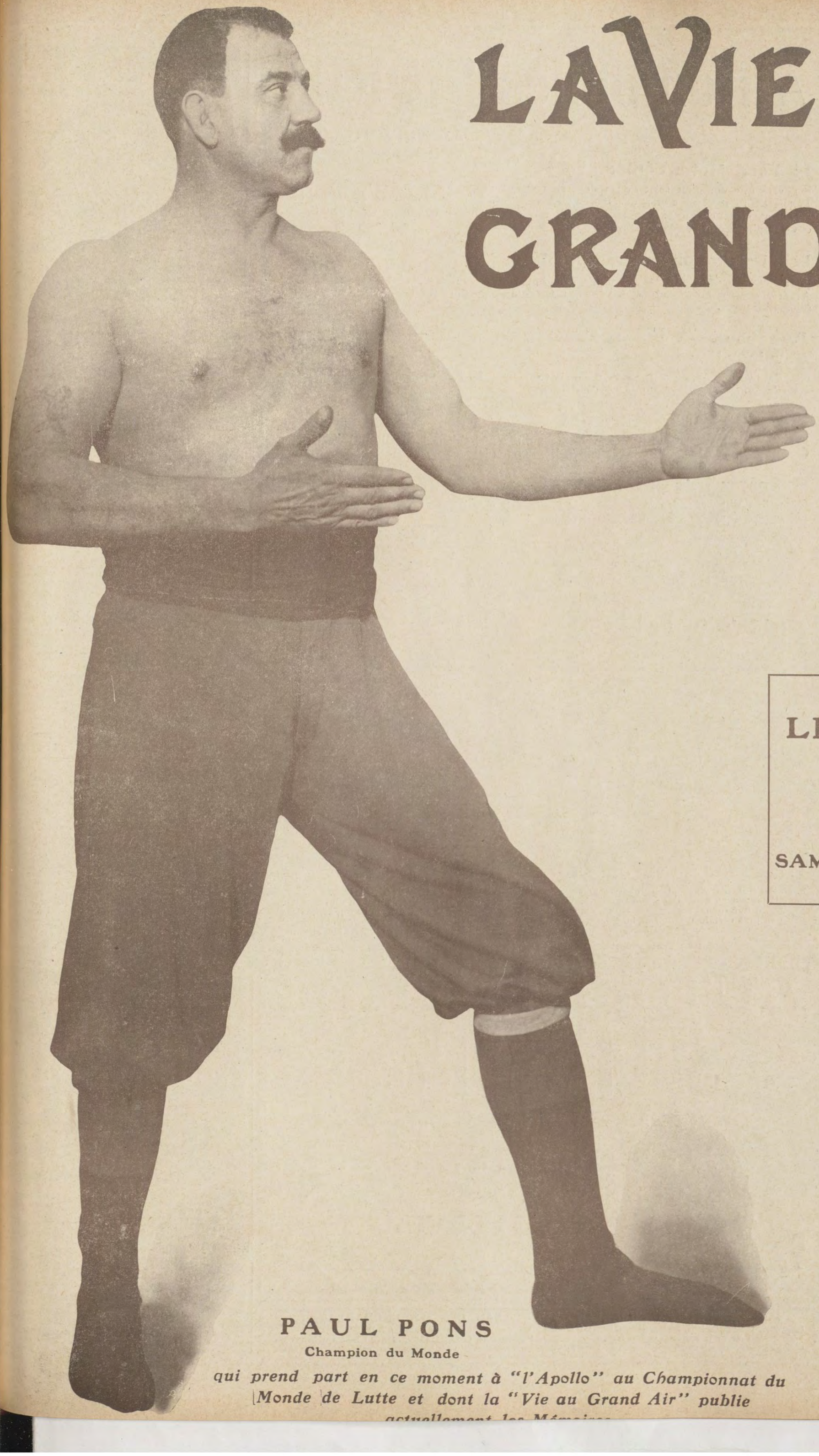
10e Année ø N° 477 — 50 Centimes — 9 Novembre 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



PAUL PONS

Champion du Monde

qui prend part en ce moment à "l'Apollo" au Championnat du Monde de Lutte et dont la "Vie au Grand Air" publie actuellement les Mémoires

DANS CE NUMÉRO :

LES MÉMOIRES

DE

PAUL PONS

Un Hors-Texte

SAM MAC VEY & GAUCHER

Champions de boxe.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ▪ L'Art et les Artistes ○ ○ ○ ○
90 Av. des Champs-Élysées ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. .. **24** *francs*
Étranger .. .. **28** *francs*
Changements d'adresse **0** fr. **75**

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR
PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM LA CORRIDA
VIOLETTE
BRISE EMBAUMÉE

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.

4-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

Automobiles "FORD"

Important Avis

La Ford Motor Company

exposera une complète série de ses derniers (1908) modèles à l'exposition de Paris, Grand Palais, du 12 novembre au 5 décembre. Ces voitures, dont la renommée est universelle, seront aussi exposées aux expositions d'automobiles de Berlin (Allemagne), Turin (Italie) et Olympia, Londres (Angleterre.)

Les Prix les plus extraordinaires

jamais connus dans l'industrie automobile. Les voitures Ford sont les plus fameuses en Amérique — les modèles 1908 et les prix sensationnels étendront encore cette renommée à travers l'Europe.

Runabouts — Voitures Touring Tonneau — Landaulettes.

A ce jour il y a

plus de 15.000 voitures **" FORD "** sur la route. La dernière exécution est leur gloire actuelle, leur recommandation pour l'avenir.

Voyez les Fords

et vous constaterez alors quels pas merveilleux ont été faits dans le dessin et la fabrication des automobiles par la plus grande entreprise du monde.

Comparez prix et qualité

force, flexibilité, sécurité et apparence. Examinez le travail, les matériaux et le fini. La prévention s'envolera, la confiance remplacera le doute.

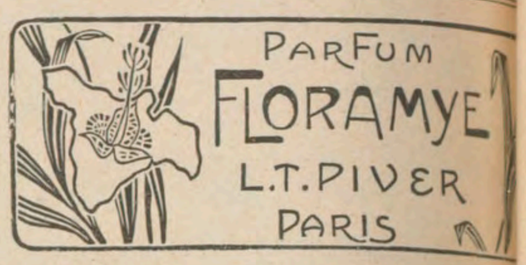
Une démonstration est une révélation.

Pour les prix à destinations européennes ; conditions aux agents et autres informations, adresse :

Ford Motor Company { Factory, Détroit, Michigan U. S. A.
Export Department, 18, Broadway, New-York U. S. A.

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
POUR MAIGRIR
SANS NUIRE à la SANTÉ

Pour rester toujours jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez le Thé Mexicain du Dr Jawas et vous maigrirez sûrement et sans régime. Véritable cure végétale qui rajeunit les traits et empêche de grossir.
SUCCÈS UNIVERSEL. — *Se méfier des Contrefaçons.*
Prix de la boîte : 5 fr. ; les six boîtes : 28 fr.
Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris, et dans toutes Pharmacies



EPILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (G

DÉFIEZ-VOUS, Mada
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les
au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUT
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLI
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DO
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUEL
Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-pos
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, P

La Semaine Comique, par Henriot.

— Beau-Père, il est entendu que vous mettez une automobile dans la corbeille de noce de votre fille.
— Oui, oui ... mais j'ai bien réfléchi ; je crois qu'elle ne pourra jamais y entrer.

— Moi, je n'aime que les chasses présidentielles : là au moins, il y a du gibier ! tellement que quand on tire un lapin, on est à peu près certain de tuer un faisan.

FIACRES AUTOMOBILES.
— Mais la course n'est que de quinze sous.
— En effet, Monsieur... 75 centimes. Mais je suis un gentilhomme et comme pourboire il m'est difficile d'accepter moins de cent sous

—C'est curieux ... je crevais un pneu par jour, et voilà trente jours que nous n'avons pas une panne !
— C'est que depuis un mois j'ai des pneus increvables : Les *Gaulois*.

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

Photographie FEMINA **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement.)

AUTO-GÉNÉRALE
J. SALLERON (Directeur)
Livraison rapide de voitures
LÉON BOLLÉE, Agence directe
HOTCHKISS
DELAUNAY-BELLEVILLE
16, rue Duret, 16 — Télép. 679-14

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS du BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & C
47, Rue St Ferdinand, PARIS

LE PRÉSERVATEUR de CON
et le Vag
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, P

HERNIE GUERI
par le Nouveau BANDAGE MEYRI
Accepté p. la Société de Chirurgie
Recommandé par les
Membres du Corps Méd

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catal
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, P

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

9 Novembre 1907 — N° 477
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr

(Plaque Lumiere.)

LE PREMIER MATCH INTERNATIONAL DE RUGBY

Le jour de la Toussaint, au Parc des Princes, a été donné le premier match international de football rugby de la saison. Il mettait aux prises le Stade Français et le Stuttgard Fussball Verein. L'équipe française a eu raison du team allemand avec une déconcertante facilité, réussissant à marquer 39 points à rien. Les Allemands ont du poids, mais manquent de cohésion. Ils font des passes par-dessus la tête comme on les faisait il y a dix ans en France. En somme, ils ignorent toutes les roueries du football. Dimanche dernier, ils ont fait meilleure figure en face du Sporting Club Universitaire, qui ne les a battus que difficilement.

APRÈS LA COUPE DES VOITURETTES

Notre collaborateur le capitaine Pamphile, qui faisait partie du service d'ordre organisé à la Coupe des Voiturettes, a trouvé cette lettre d'un sapeur de sa compagnie. Il nous a semblé intéressant de publier les impressions de ce brave soldat.

Craches, 27 octobre, 1907.

Mon vieux Louis.

Devine d'où je t'écris : de Craches, me diras-tu ? Evidemment, mais il y a fort à parier que tu ignores où gît ce patelin. J'étais dans ton cas, il y a huit jours. Mais maintenant, je suis renseigné, oh ! combien ! et Craches n'a plus de secret pour moi. Bref, depuis lundi dernier, nous nous trouvons transplantés dans un village d'une dizaine de maisons, et où l'on mène la vie purement végétative.

Je vais reprendre tout au début le récit de ces mémorables aventures.

Je venais de te quitter, dimanche dernier, vers minuit, et rentrais mélancoliquement au quartier, songeant que j'avais encore pas mal de jours à tirer et que, dans quelques minutes, j'allais entrer dans la chambrée mal odorante, où, en tâtonnant au milieu des copains endormis, je troublerais le chœur des ronflements par le cliquetis de ma baïonnette sur le fer des chalits, et l'explosion de jurons peu académiques provoqués par mon intrusion, quand une ombre m'aborde et me dit d'une voix un peu pâteuse :

— Eh ben, mon poteau, ça y est, on va au Maroc !

— Au Maroc! tu veux rire, va te coucher, mon vieux, ça vaudra mieux.

— Quand j't'dis qu'on va au Maroc. Même que l'colo est tout de suite. On attend. Quoi ? On n'en sait rien, mais on attend. Enfin, à 7 heures, nous sommes aux Chantiers, à 8 heures à Rambouillet.

Il tombe une pluie battante. On attend encore. Les fourriers vont aux provisions. Il nous rapportent un repas froid. Nouvelle attente. Enfin on part. Nous nous dirigeons sur Ablis : A partir de la Fourche, on s'égrène le long de la route. De cinquante en cinquante mètres, un sapeur s'arrête. Une compagnie a fondu sur une longueur de quatre kilomètres. C'est au tour de la mienne. Où vais-je être placé ? On aperçoit des maisons : c'est Labbé. Veine ! Je suis dans le village ; on nous resserre davantage, on va pouvoir tailler une bavette avec son voisin.

Notre consigne est simple: empêcher qui que ce soit de passer sur la route, piétons, voitures, enfants, chiens, poules, etc. Cet etcœtera me fait rêver : que peut-il bien se présenter en dehors des choses ou gens énumérés? Une locomotive, peut-être ? On ne sait jamais.

Heureusement, il ne pleut plus. Ma capote commence à sécher. Je pose mon sac qui me constitue un siège confortable... et j'attends.

Le ravitaillement des troupes.

Un sapeur vient distribuer aux soldats la ration du matin.

Soins militaires.

Une voiturette s'étant retournée, les soldats viennent dégager la route.

là avec l'général. Tout l'régiment va au Maroc. Les bleus feront leurs classes sur l'bateau.

— Sur celui que tu me montes, probablement. Fiche-moi la paix, je vais me pieuter.

Je regagne mon lit. Une activité inaccoutumée règne : les anciens, debout, sont en train de monter leur sac, s'interrompant de temps en temps pour réveiller un bleu qui se permet de ronfler, pendant que les « ceusses de la classe » ne dorment pas.

— Eh ! dis donc, toi, Lenglumé, tu vas faire ton sac : Demain, y a un rassemblement à 5 heures en tenue de campagne! Et au trot, dépêche-toi, tu s'ras jamais prêt !

C'est le caporal, qui, toujours affolé, m'interpelle dès mon arrivée.

— Mais où va-t-on ? On n'en sait rien. Peut-être aux inondations, là-bas, dans le Midi. peut-être aux grèves. Mais il n'y a pas de grèves, en ce moment. Alors, où ?

Mon voisin, qui est sportif, émet un avis : on doit aller à Rambouillet. Des hurlements et des dénégations s'élèvent de toute part.

A Rambouillet, penses-tu ? Alors, on nous ferait l'ver à des ménuit pour aller à Rambouillet.

— T'as vu mon œil, hein ? Eh ben, mon colon (geste énergique), c'est comme ça qu'on va à Rambouillet !

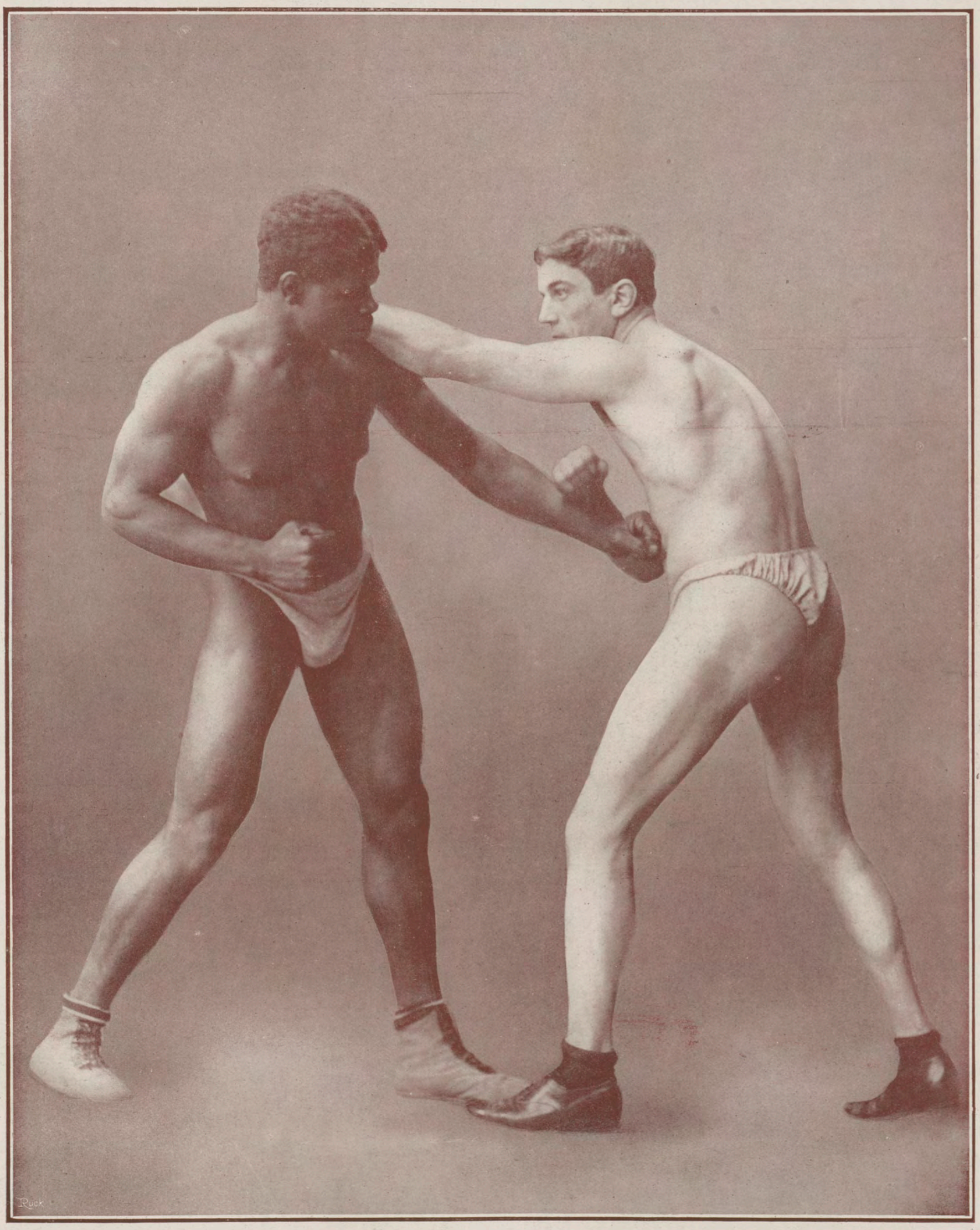
C'est bien à Rambouillet, pourtant, qu'on va.

Après quelques heures de sommeil agité, on se rassemble dans la cour. On aperçoit des ombres qui s'agitent, des sabres traînent sur les pavés. Après de longs alignements, après nous avoir comptés et recomptés dix fois, les sections sont formées, on va partir.

Ce serait méconnaître le métier que de se figurer qu'on va partir

Les débris de la voiturette 55.

Le conducteur de la voiturette Demeester ayant manqué son virage, voilà ce qui resta de l'infortunée concurrente qui méritait un meilleur sort que celui de venir échouer en cet endroit.



(Photo Manuel.)

SAM MAC VEY & GAUCHER

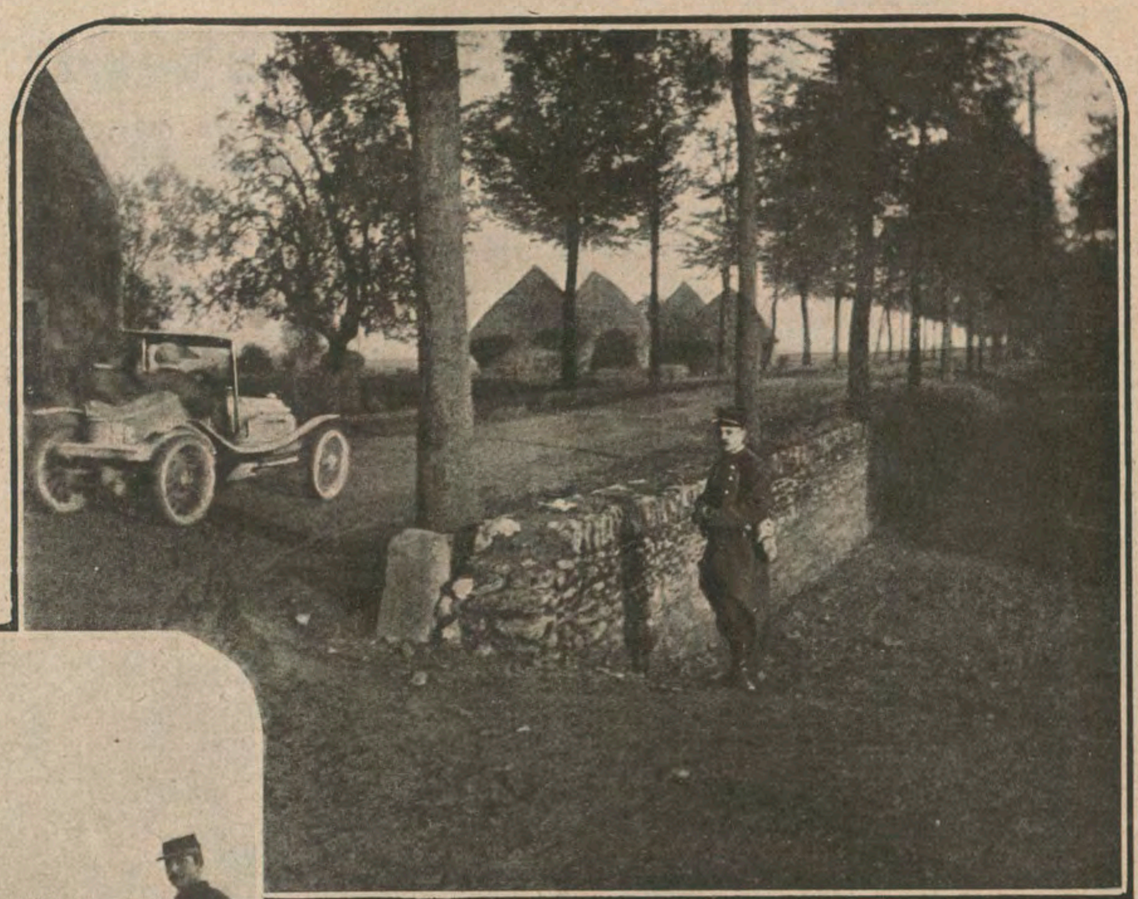
Le champion de Californie, Sam Mac Vey, et le champion de France, Marc Gaucher, qui viennent de disputer un match remporté par Sam Mac Vey.

Je t'ai déjà fait remarquer que les militaires, du simple sapeur au colonel, passaient les trois quarts de leur existence à attendre, même en dehors du service : le colonel attend ses étoiles, le capitaine attend que son sergent-major ait fini de préparer les pièces à signer, le lieutenant attend que l'heure de quitter le polygone arrive, heure bénie où il pourra aller à la gare, attendre le train de Paris, le caporal attend son galon doré, le sapeur attend... la classe!

Enfin, un teuf-teuf retentissant annonce la première voiturette. Vif mouvement d'intérêt sur toute la ligne. Ton serviteur, s'étant imprudemment placé en face d'une flaque d'eau, est couvert de boue des pieds à la tête : il faudra astiquer tout ça ce soir : quelle veine!

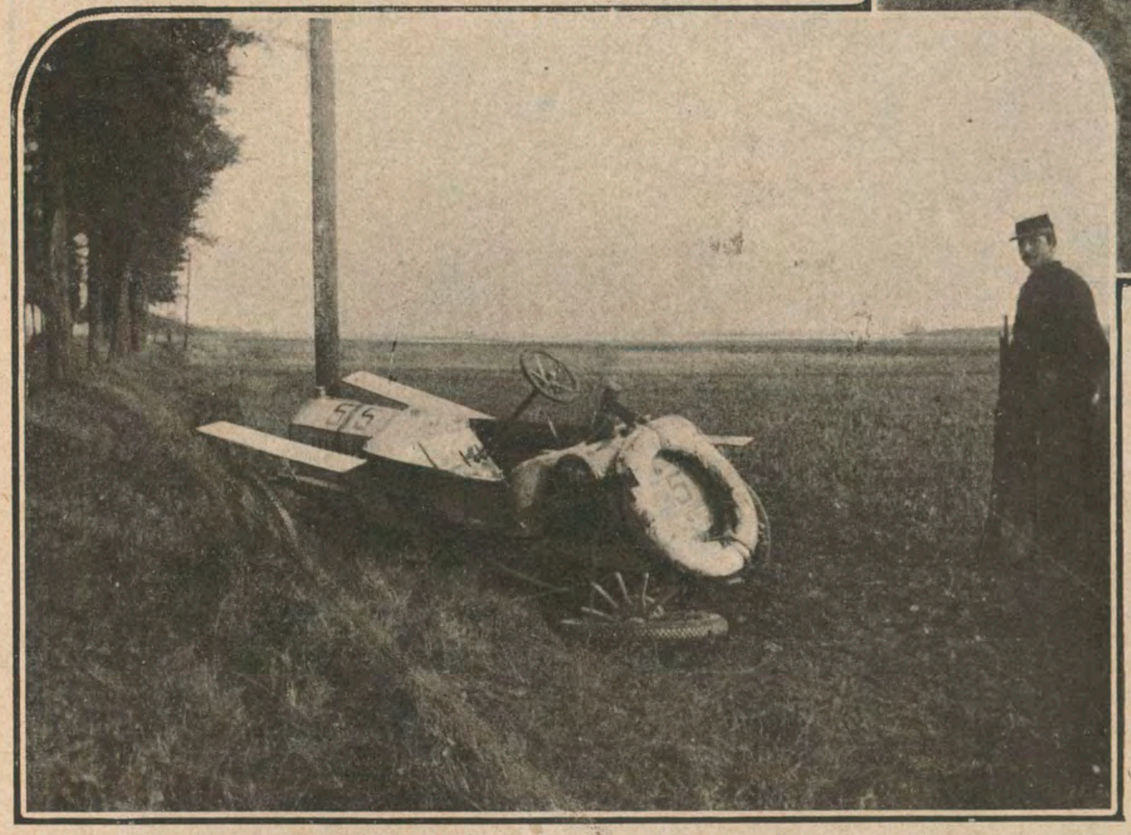
Et le défilé commence. Ce qu'il en passe, de ces voiturettes! Au bout d'une demi-heure, l'intérêt diminue. Si seulement il pouvait y avoir une panne, là, devant moi. Mais non, les concurrents passent comme des éclairs : rien à espérer.

Nous devons partir quand un commissaire, qui passera en voiture, nous aura annoncé la fin. Qu'il passe donc, le commissaire, qu'il vienne!



Un gardien prudent.

Un de ses camarades s'étant fracturé la jambe en tombant dans un fossé, ce soldat préfère s'éloigner le plus possible du passage des concurrents.



La dernière veillée

La voiturette 55, qui est en train d'agoniser, est gardée fidèlement par un soldat.

— Enfin! c'est fini, nous crie-t-on d'une grosse voiture, vivement au cantonnement.

Il y a deux kilomètres pour aller au cantonnement. Je vais être dans la paille : zut!

Voilà la grange où nous allons faire des rêves d'or. Il faut se résigner.

— Y en a-t-il qui n'ont pas de lits, ici?

C'est le fourrier qui passe, suivi du lieutenant. — Tu parles, qu'il y en a qui n'ont pas de lit! — Je me précipite.

— C'est bien, on va vous en trouver!

Ce n'est pas une blague : une demi-heure après, lesté d'un repas substantiel, je me prélasse dans mes toiles.

Je ne vais pas te faire subir le récit de nos faits et gestes jour par jour : c'est bien simple, c'est toujours la même chose : on se place à 6 heures et demie et on revient vers midi et demi. En dehors de ça, rien à faire.

Ce qu'on se rase, par exemple! Tu n'as pas idée de ça. On se console en pensant que, somme toute, on ne fait rien, pendant que les copains font du maniement d'arme ou du terrassement à Versailles. Et l'idéal du sapeur n'est-il pas de ne rien faire?

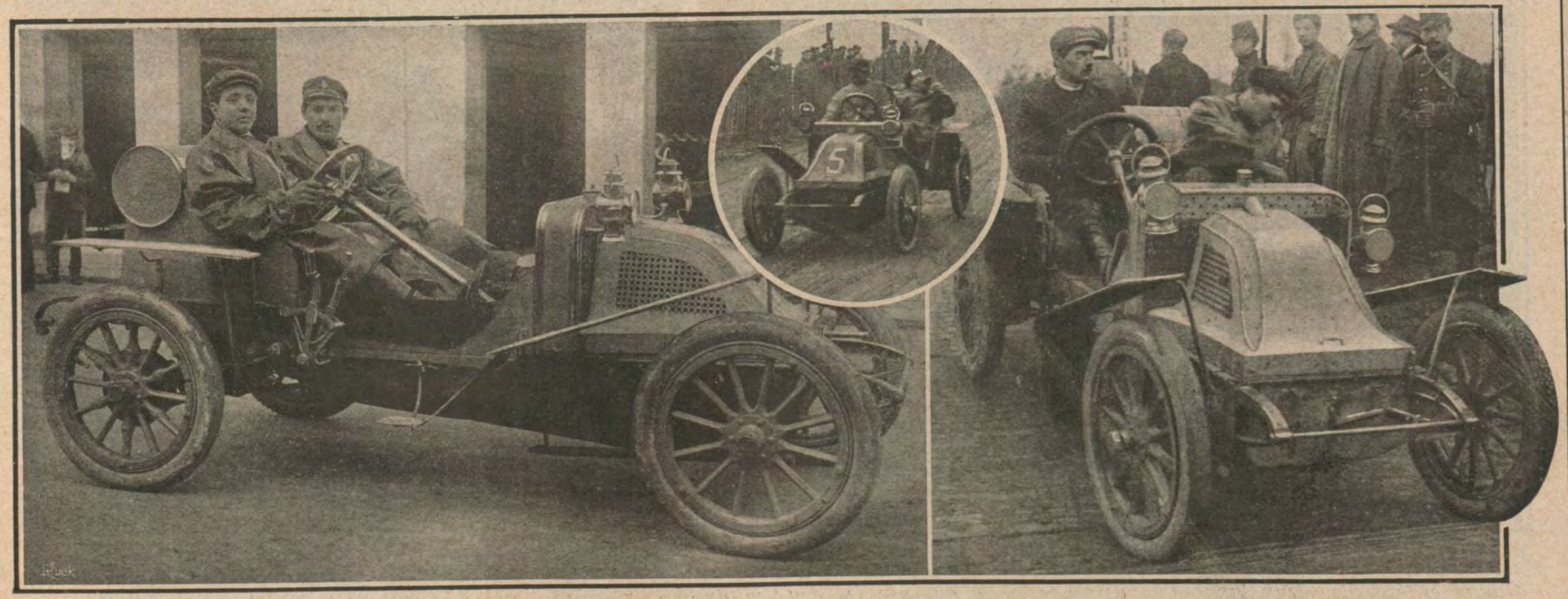
D'ailleurs, on a des distractions puissantes : d'abord le passage des voiturettes, dont je ne parle que pour mémoire, car c'est toujours la même chose. Puis la distribution du matin : le clairon, muni d'un vaste panier, nous distribue notre pitance et colporte les nouvelles. Il y a des des jours où on a la veine d'avoir un journal : on lit tout, depuis la date jusqu'à la signature du gérant.

— Nous rentrons demain. Viens me voir quand tu pourras, j'ai la langue qui me démange fort, a rester immobile pendant six heures consécutives : décidément, je n'ai pas la vocation pour faire un ermite.

A bientôt, mon vieux. Je te la serre vigoureusement.

Pour copie conforme :

CAPITAINE PAMPHILE.



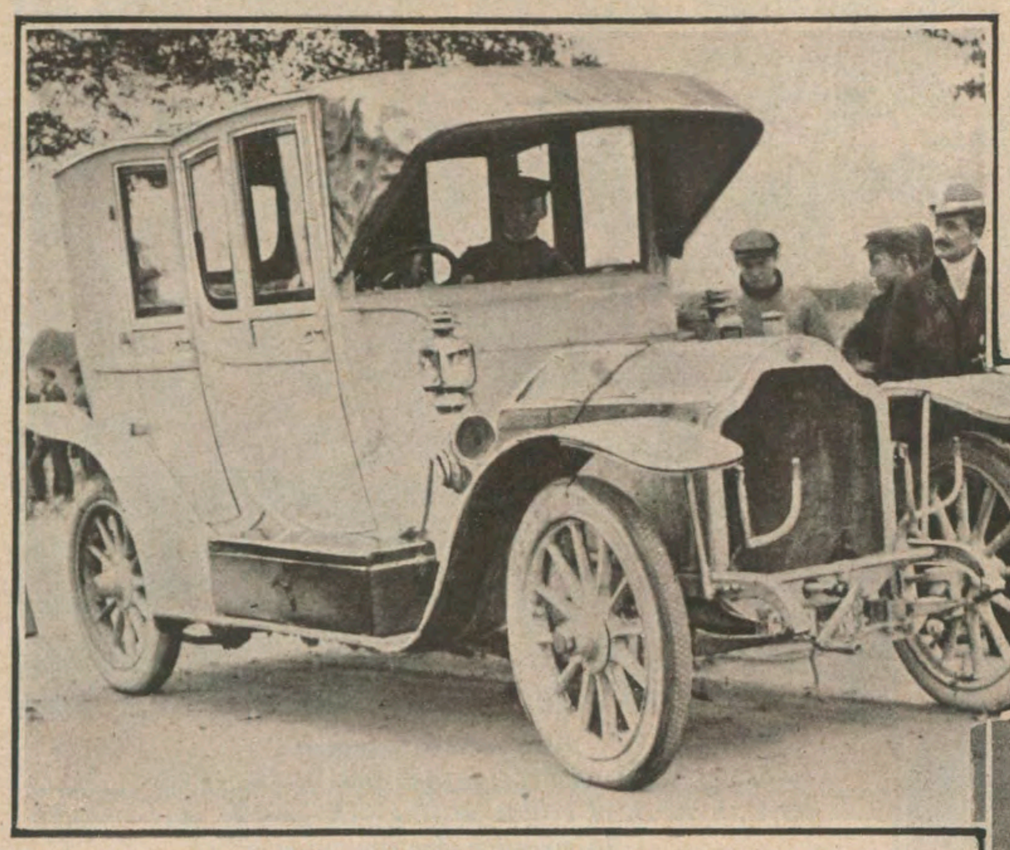
L'équipe Passe-Partout.

L'équipe des Passe-Partout *a terminé au complet la longue épreuve de la Coupe des Voiturettes. Les trois coureurs se sont classés dans l'ordre suivant : Reyrol (à droite), dix-septième, en 5 h. 47 m. 18 s.; Lecerf (à gauche), dix-huitième, en 5 h. 47 m. 20 s., et Behr (au milieu), trentième, en 6 h. 39 m. 54 s. Ces trois voiturettes étaient munies de pneus* Hutchinson.

(Photographies de nos envoyés spéciaux).

LA COUPE D'EVREUX

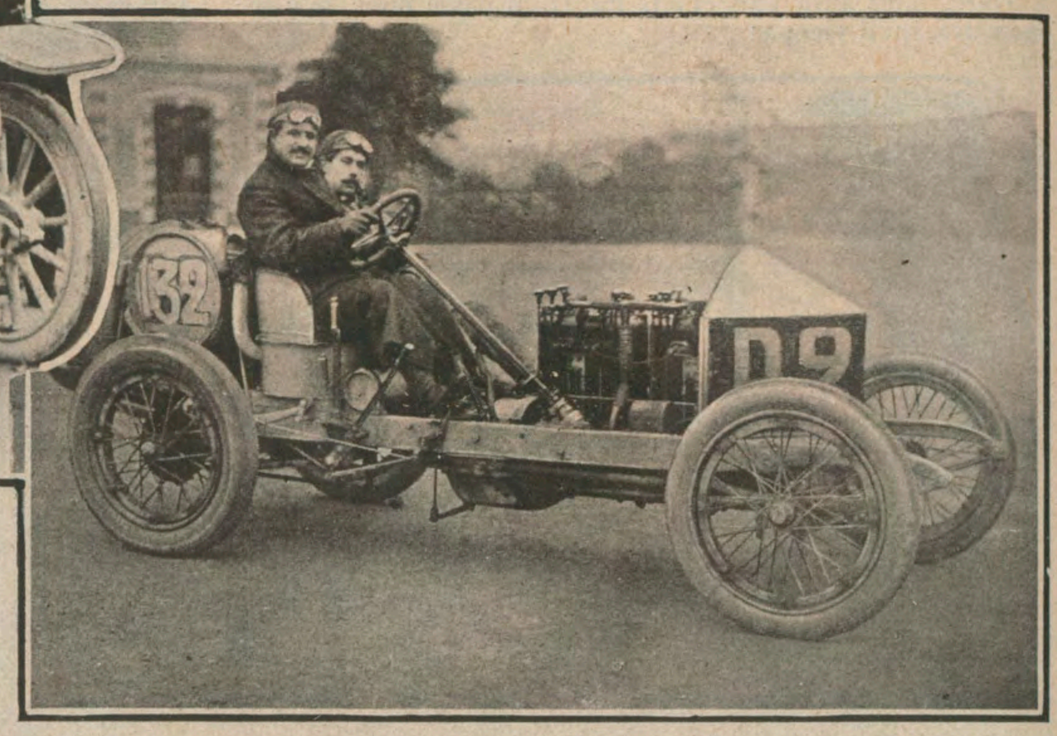
Cette épreuve mixte, dont les éliminatoires furent disputées sur le kilomètre lancé et les finales sur le mille arrêté, fut un succès de spectacle et de sport



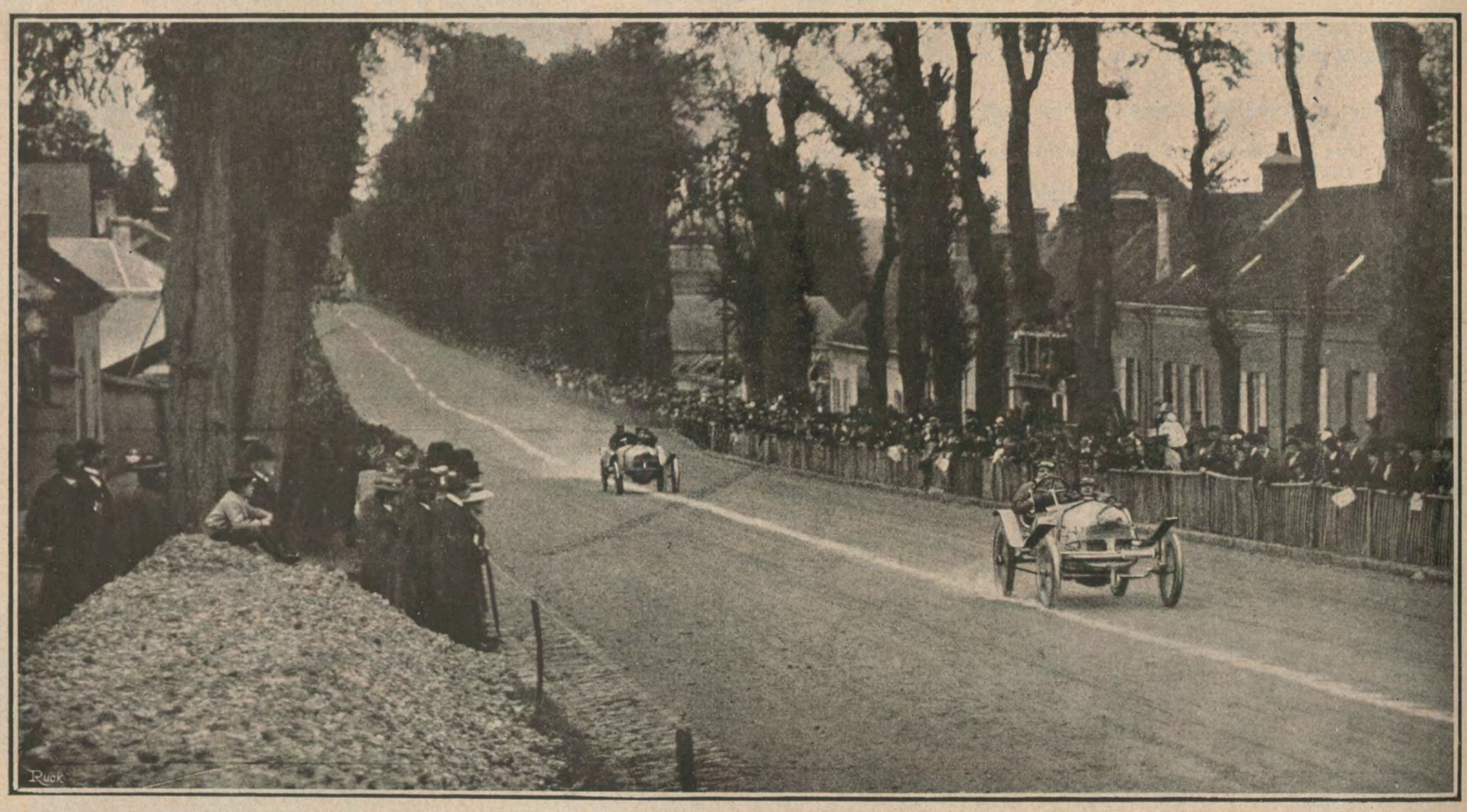
La berline de M. Paul Meyan.
Cette confortable voiture de voyage, conduite par son propriétaire, a atteint le 90 à l'heure. Voiture Lorraine-Diétrich, *pneumatiques* Michelin.

La Coupe d'Evreux, qui se disputait pour la première fois dimanche dernier, nous a valu deux nouveautés. La première, qui est plutôt une rénovation, est le match en ligne, que nous n'avions pas vu depuis 1899, dans la Course du mille de Nice. Il faut féliciter les *Sports*, organisateur de l'épreuve, d'avoir fait renaître ce genre de course, qui peut être passionnant, quand les deux concurrents sont près l'un de l'autre, et dont les résultats, en tout cas, parlent nettement aux yeux du public.

L'autre est imitée des Anglais, que l'on retrouve toujours quand il s'agit d'épreuves pratiques. C'est un de nos grands constructeurs qui l'a suggérée aux organisateurs, et c'est précisément lui qui l'a gagnée. C'est l'épreuve de flexibilité pour les 6-cylindres. On sait que la supériorité du moteur à 6 cylindres est de pouvoir varier son régime dans les plus grandes limites et, par suite, de prendre les allures les plus diverses sans avoir besoin de changer de vitesse. Les concurrents de cette épreuve avaient donc à couvrir d'abord un kilomètre le plus vite possible, et, ensuite, sans changer de vitesse, le même parcours à la plus faible allure. Le rapport des deux temps ainsi obtenus constituait le coefficient de flexibilité. Le vainqueur était celui dont le coefficient était le plus faible, c'est-à-dire celui dont le rapport entre les deux vitesses était le plus



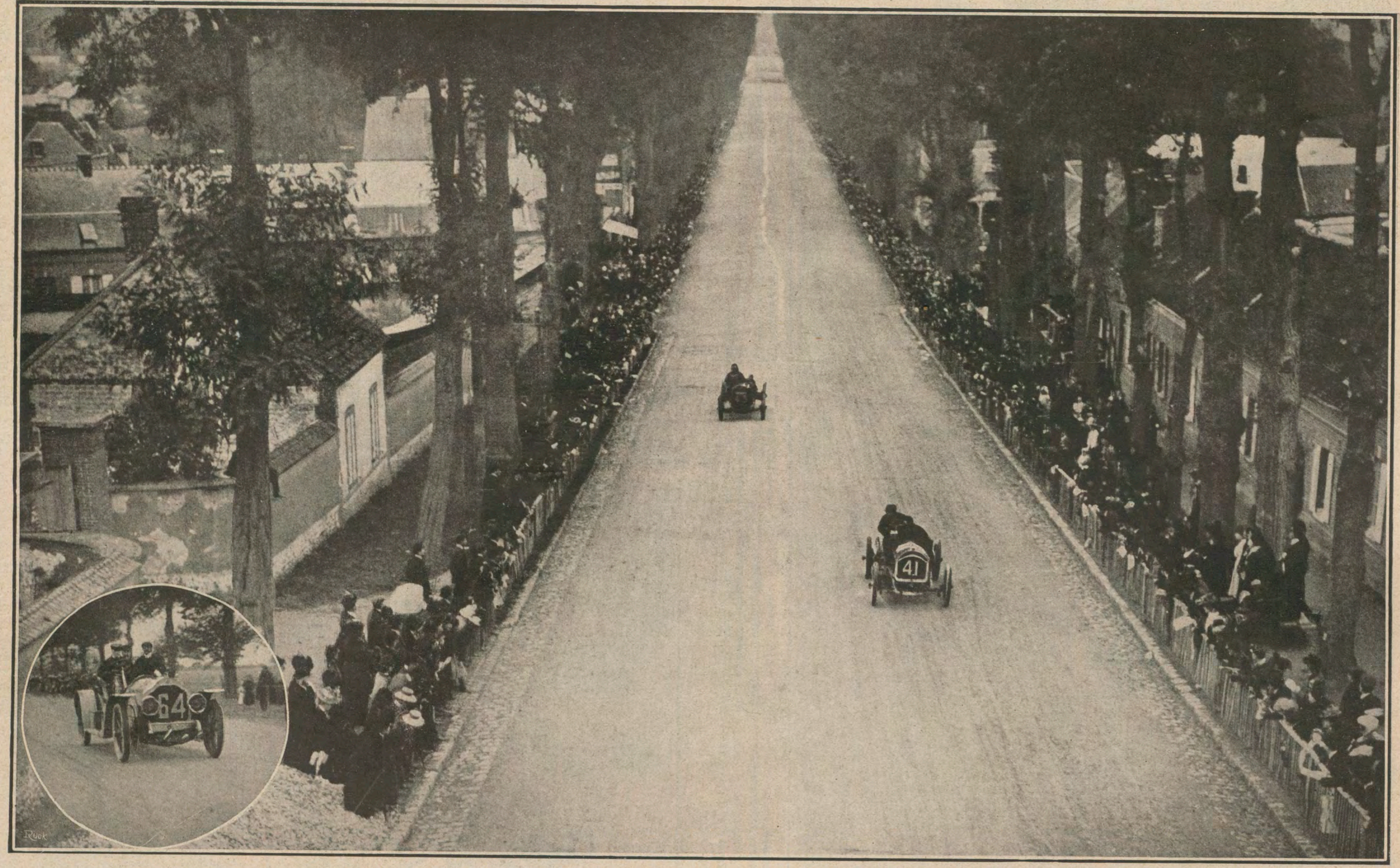
Le vainqueur de la journée,
Rigal a fait le meilleur temps de la journée, couvrant le mille arrêté, avec le parcours en côte, en 1 m. 1 s. 3/5. Pneumatiques Michelin.



Les sœurs ennemies.
Qualifiées toutes les deux dans les éliminatoires de la matinée, les deux voiturettes Sizaire et Naudin *se sont rencontrées l'après-midi, dans la finale sur le mille arrêté en côte. C'est Leboucq qui est sorti vainqueur de cette rencontre tout amicale, mais non moins convaincue, avec l'un de ses directeurs, Sizaire. Le temps de ce dernier a été 1 m. 57 s. 3/5 et celui du vainqueur de 1 m. 43 s. 4/5. Pneumatiques* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

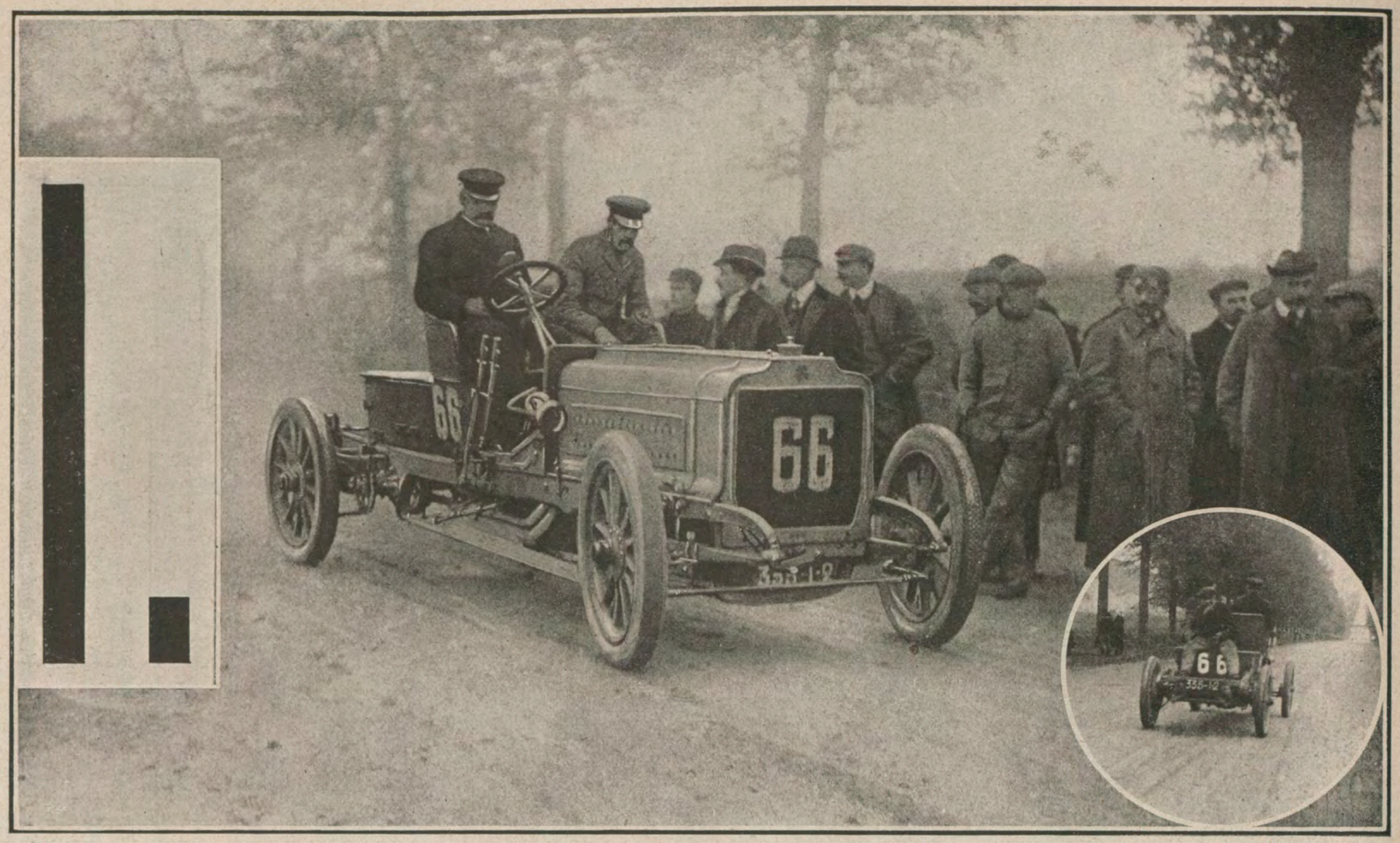
(Photographie de notre envoyé spécial.)

LA COUPE D'EVREUX



UN SPECTACLE RARE EN AUTOMOBILE: LA COURSE EN LIGNE

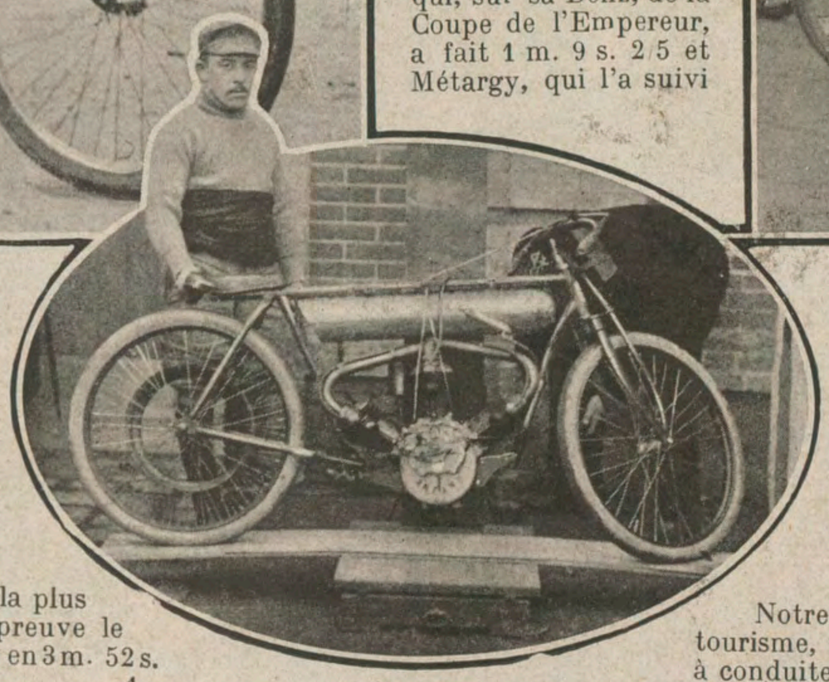
La Coupe d'Evreux nous a permis d'assister à un spectacle que nous n'avions pas vu depuis 1899 : la course en ligne. Le départ des finales fut, en effet, donné simultanément à deux voitures, dont chacune avait sa piste, délimitée par une longue ligne blanche tracée dans l'axe de la route. Et ce fut une émotion nouvelle que donna, dans certaines catégories, la lutte coude à coude de deux concurrents cherchant à se gagner, sur un mille, quelques longueurs. Cette photographie a été prise du haut du pont du chemin de fer qui traverse la route. En bas, Rougier, sur sa six-cylindres Turcat-Méry, *dans l'épreuve de flexibilité avec, à son bord, notre confrère Ch. A. Bertrand, commissaire de la course.*



Le rapport des vitesses.
Ces deux lignes représentent les deux vitesses obtenues par Combier, sans changer son rapport d'engrenage.

Combier, le double vainqueur des six-cylindres.
La six-cylindres Brasier *a gagné haut la main l'épreuve de flexibilité. Le vainqueur était celui dont le quotient des deux temps obtenus sur un kilomètre, couvert successivement à la plus grande allure et à la plus petite allure possible était le plus faible. Or, Combier a fait le meilleur temps dans les deux épreuves. Son coefficient est de 1/7.04. Pneumatiques* Michelin.

Bucquet.
A fait le meilleur temps des motocyclettes à moteur de moins de 30 kilos, en 1 m. 57 s. 4/5, et celui des motocyclettes de vitesse au-dessous de 50 kilos, en 1 m. 17 s. 2/5, motocyclette Griffon.



Grapperon.
Premier. a fait le meilleur temps des motocyclettes : 1 m. 17 s. sur motocyclette Alcyon.

Pean.
Premier des motocyclettes 1/3 de litre en 1 m. 31 s. 2/5. Motocyclette Peugeot.

grand. La 6-cylindres Brasier a gagné sans lutte, car non seulement son coefficient a été le plus faible, mais encore elle a eu la coquetterie d'être à la fois la plus vite et la plus lente. Elle a couvert dans la première épreuve le kilomètre en 33 secondes et dans la seconde en 3 m. 52 s. 3/5, ce qui donne un coefficient de flexibilité de $\frac{1}{7.04}$

Ce résultat splendide prouve la souplesse merveilleuse du moteur qui va, en effet, de 200 à 1.550 tours. Il prouve aussi quelle gamme d'allures on peut obtenir avec un six-cylindres, le seul moteur qui donne par sa facilité à démarrer et à monter les côtes l'illusion du moteur à vapeur.

Le grand vainqueur de la journée est une fois de plus Rigal. Le matin il a couvert le kilomètre lancé en 27 s. 3/5, en coupant les gaz à 200 mètres de l'arrivée pour éviter de déraper sur le pavé gras.

Après lui les plus rapides ont été Hémery qui, sur sa Benz, de la Coupe de l'Empereur, a fait 1 m. 9 s. 2/5 et Métargy, qui l'a suivi à 1/5 sur sa Darracq de la Targa-Florio.

Le meilleur temps des touristes a été fait par Guyot : 1 m. 11 s. 3/5. Les Sizaire et Naudin ont renouvelé leur victoire de la Coupe des voiturettes. La finale a réuni deux voitures de la même marque, dont la plus vite fut celle de Leboucq.

Notre confrère Paul Meyan, avec sa voiture de tourisme, une berline de 40 chevaux Lorraine-Diétrich, à conduite intérieure, a fait du 90 à l'heure.

Dans les motocyclettes, Bucquet, sur Griffon, et Péan, sur Peugeot, ont gagné leur catégorie. Enfin Grapperon, sur son Alcyon, a fait le meilleur temps des motos : 1 m. 17 s.

F. A. Whell.

La Panne de l'Aéronat militaire *PATRIE*

Par FRANÇOIS PEYREY

Le 26 octobre, l'aéronat *Patrie* s'élevait de Chalais-Meudon, monté par son équipage militaire et ayant en outre à son bord deux pilotes de l'Aéro-Club de France : M. Léon Barthou, directeur du cabinet du ministre des Travaux publics, et le comte Arnold de Contades en période d'instruction aux aérostiers

La banlieue Sud... Un soir d'automne saturé d'eau... Des routes boueuses... Je cherche *Patrie*, parti à la dérive, au fil du vent, l'aéronat militaire amputé d'une hélice ! Quelque peu goguenard, un maraîcher a brandi vers l'horizon gris son instrument rustique : « Là, un peu plus loin, à Fresnes... près de la carrière de glaise ».

La carrière de glaise !... J'y patauge, je m'y enlise, j'y resterai certainement... Au secours ! Du talus descend une main secourable et cordiale que je reconnais : la main de celui qui préside à nos bonnes et mauvaises voies terrestres. Que les dieux soient loués ! M. Léon Barthou est mon sauveur. Il sourit. Je connais aussi le sourire.

— Quelle imprudence ! Prendre des chemins aussi méchants... que ne vîntes-vous par la voie aérienne ?

J'aperçois *Patrie*, le gros poisson jaune, ancré dans les emblavures, au creux d'un vallon. J'exhale, essoufflé :

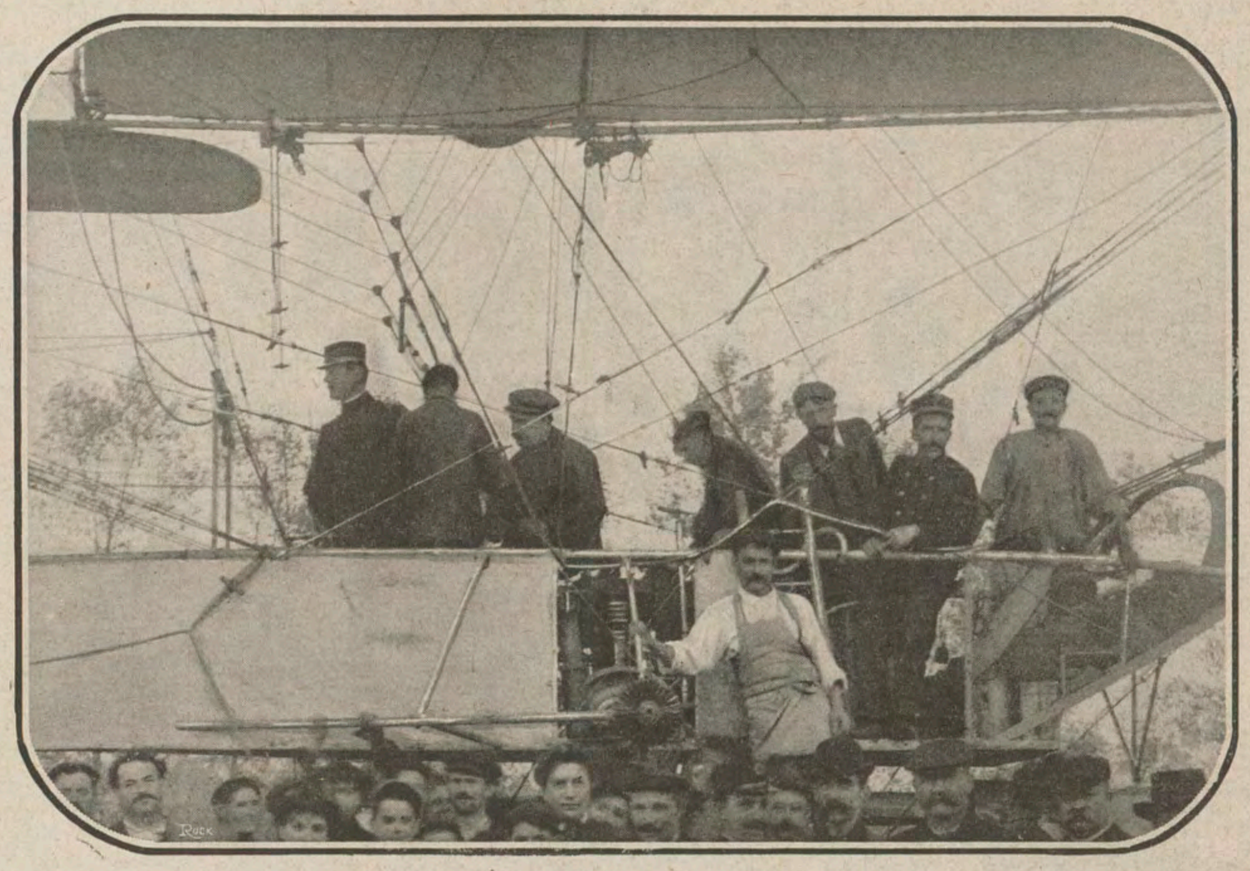
— Où sont les cadavres ?

— Il n'y a pas de cadavres, explique doucement M. Léon Barthou. Nous traversions, à 200 mètres d'altitude, le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux à bonne allure. Les propulseurs faisaient mille révolutions à la minute. J'admirais l'aéroplane de M. H. Farman, qui disparut subitement. *Patrie* était dans les nuages. Le bond avait triplé notre altitude. Le commandant Bouttieaux fit un geste, le moteur s'arrêta :

— Nous avons perdu une hélice, dit tranquillement le pilote... avant de nous quitter elle a cru devoir crever le radiateur. Nous n'avons plus d'eau ; le moteur chaufferait ; la seconde hélice est inutilisable... l'aéronat est devenu ballon libre !

Un coup de soupape. Nous retraversons la brume en sens contraire. Le vent est bon ; il nous éloigne de Paris. Nous tournons le dos au fort d'Issy, et voici la prison de Fresnes, que je connais parfaitement... Je l'ai déjà reconnue trois fois... en sphérique.

— Très bien, reprit le commandant. Arrivons encore un peu, laissons traîner nos cordes et cherchons notre point d'atterrissage.



La nacelle du *Patrie*.

La nacelle du Patrie *pendant les réparations. On distingue, à côté de M. Léon Barthou, un gardien de la prison de Fresnes.*

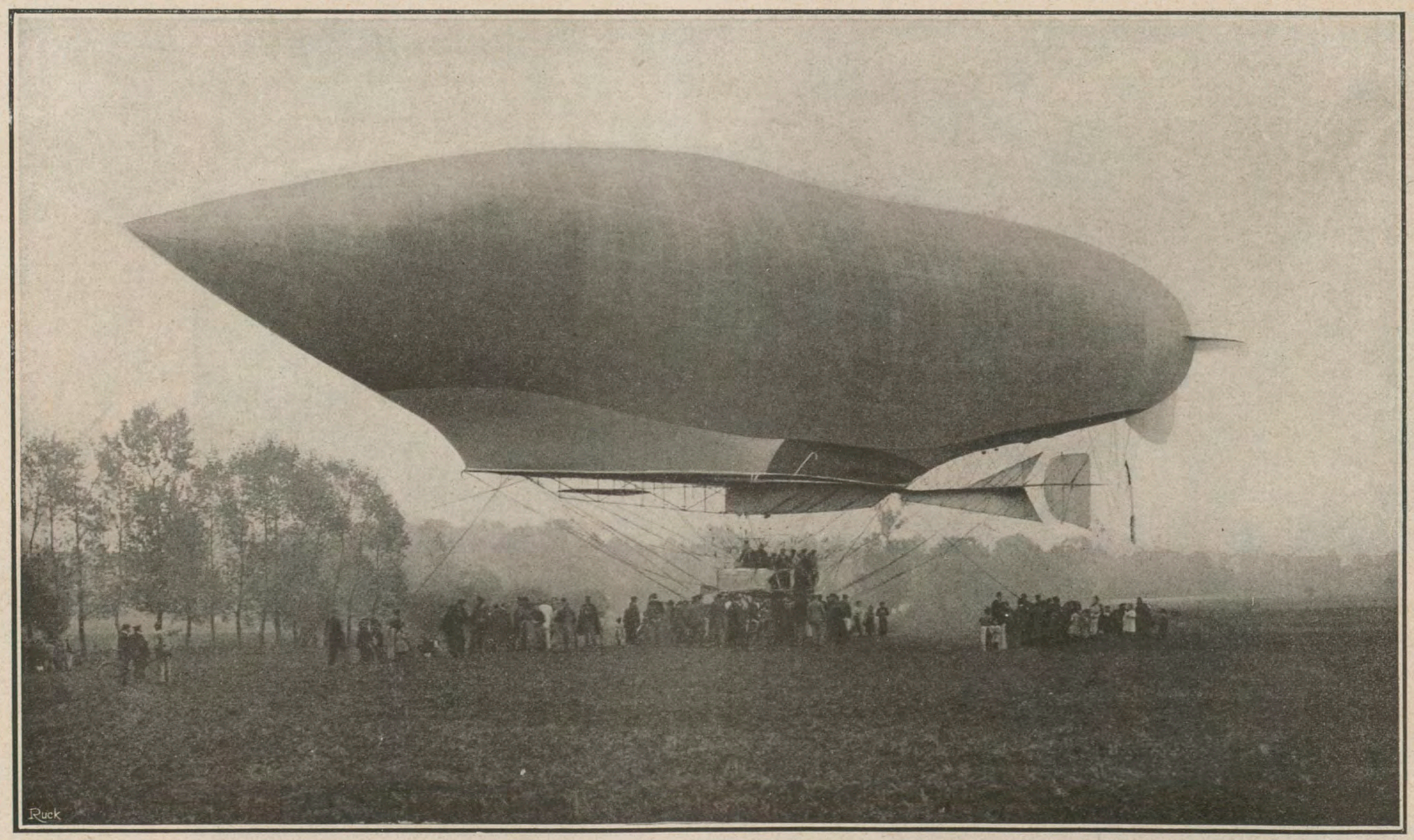
— Nous le trouvâmes bientôt, continua M. Léon Barthou, en indiquant la plaine triste, vaste et découverte. A nos cordes se suspendirent des grappes de naturels ébaubis, et nous touchons en douceur. Il y avait aussi des gardiens de la prison. Ils ont la poigne robuste. Des plombiers du voisinage ont réparé le radiateur, et *Patrie* va repartir avec une seule hélice, sans ravitaillement d'hydrogène.

Le grand cri d'enthousiasme d'une foule, des battements de mains. *Patrie* reprend en effet l'atmosphère, met lentement le cap sur Chalais, dans le sillage doré du soleil couchant.

Nous regagnons Paris par le brouillard. Je brise un silence mélancolique.

— Je songe, dis-je à M. Léon Barthou, au bon vieux sphérique.

— J'y songe également, me répondit-il. FRANÇOIS PEYREY.



L'atterrissage à Fresnes.

Par suite de la rupture d'une jambe de force, l'autoballon, monté par sept aéronautes, avait perdu l'une de ses hélices qui écrasa simplement un wagonnet d'une briqueterie d'Issy-les-Moulineaux.

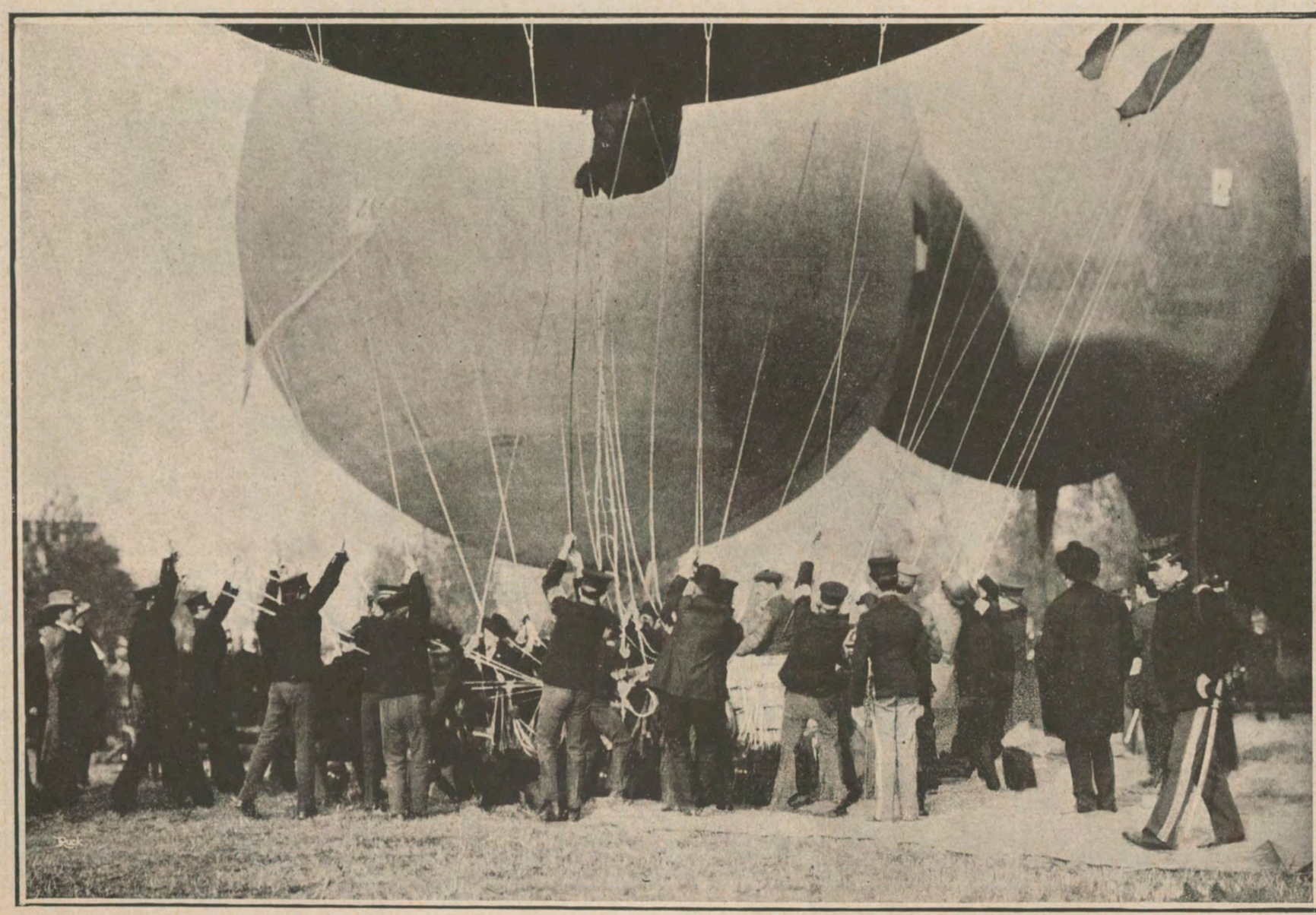
LA COUPE BENNETT

Le départ d'Erbsloh.

Oscar Erbsloh (Allemand), pilotant le Pommern, *a remporté la victoire, en couvrant 1.409 kilom. 884, en 41 heures. Aide : M. H. Clayton, à côté de lui, dans la nacelle.*

La pose d'un fla

Position étrange d'un aide qui a oub ballon, alors qu'on n'avait pas



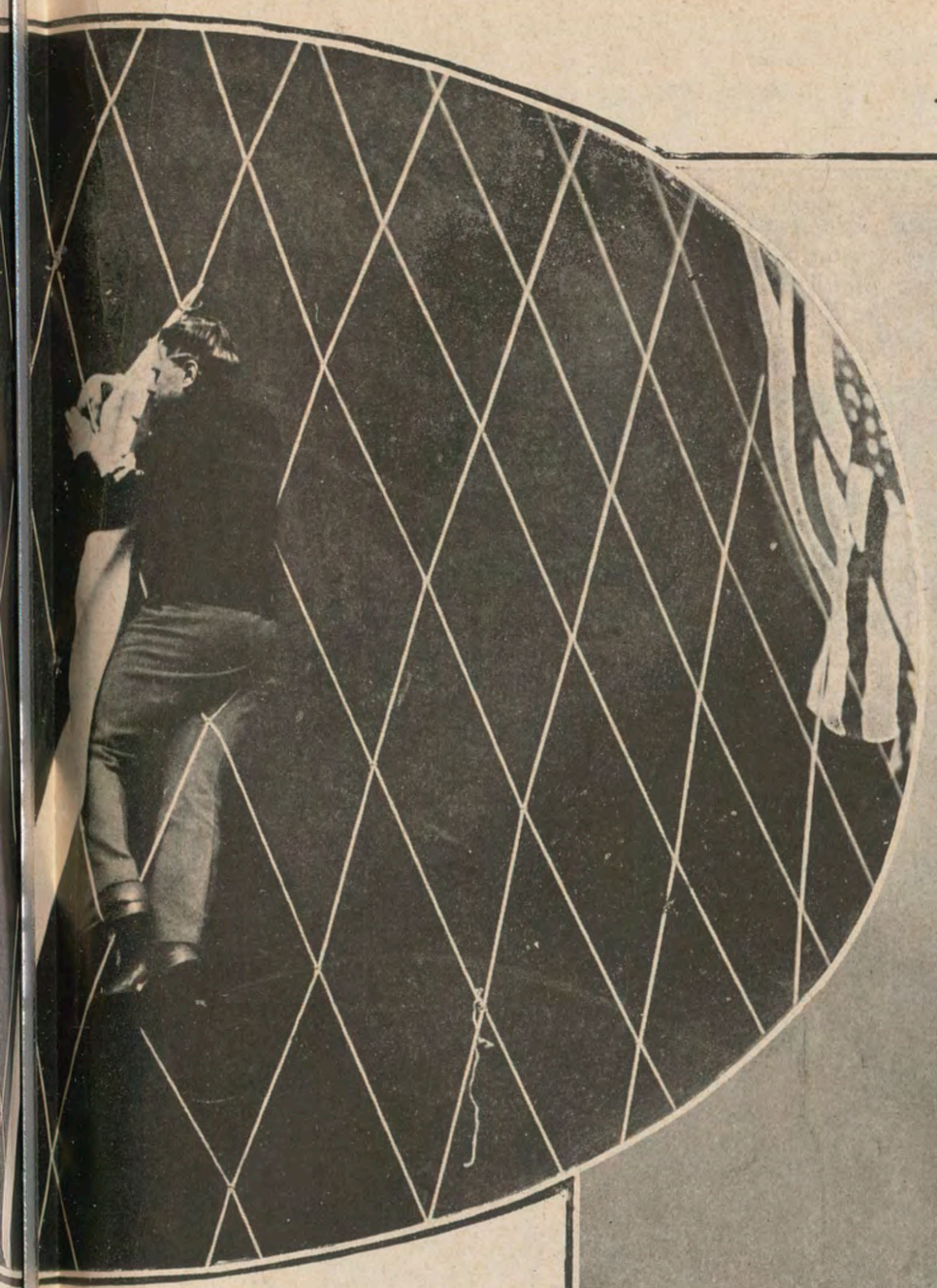
Avant le lâchez tout.

Le ballon du vainqueur, le Pommern, *est prêt à partir. MM. Erbsloh et Clayton sont dans la nacelle, les aérostiers militaires n'attendent plus que le signal du départ.*

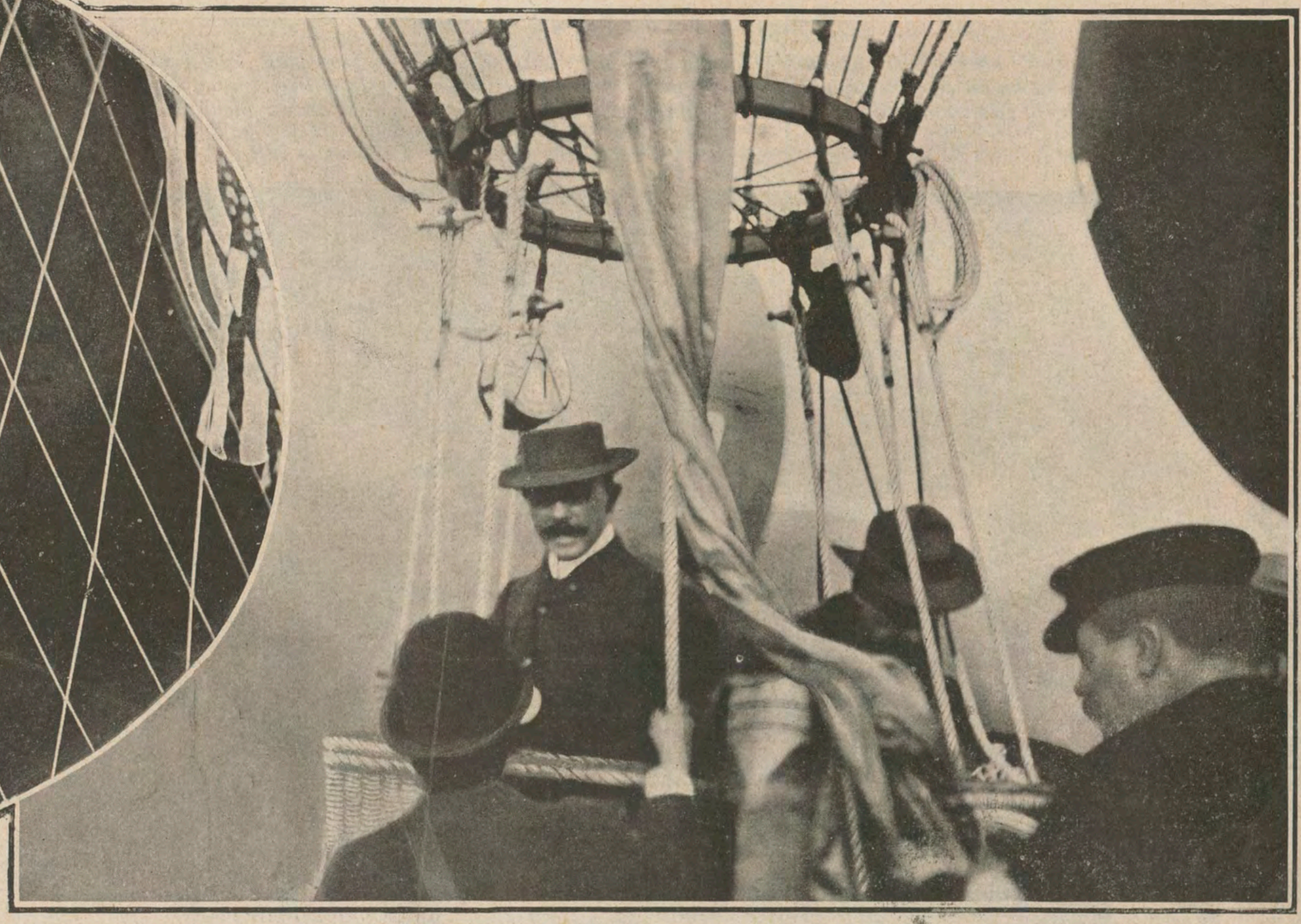
Erbsloh d les ai

Le tenant de la Coupe Gordon-Ben pour 1 Park. Son altitude m fut

A SAINT-LOUIS

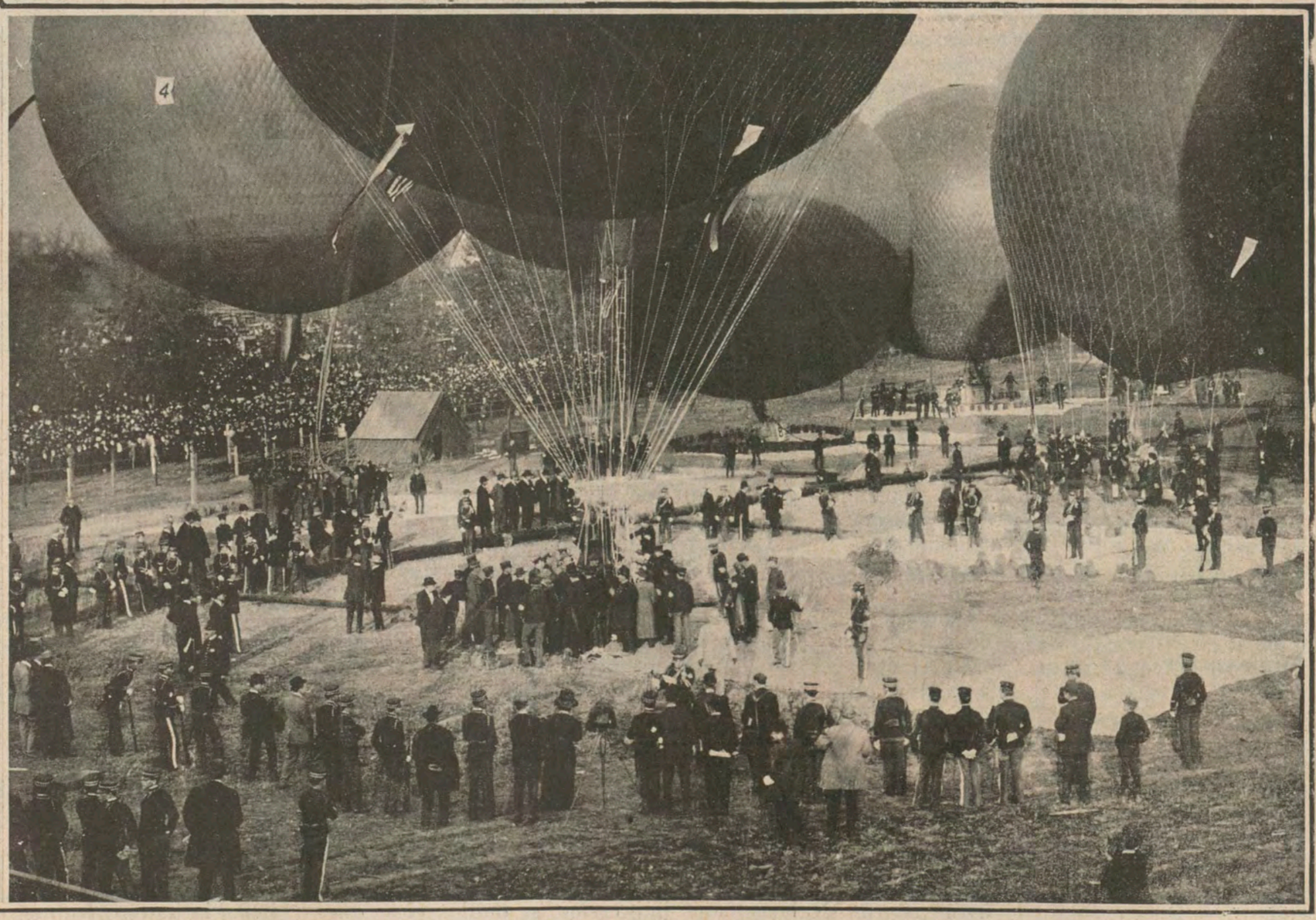


se d'une flamme.
i avait *oublié de poser la flamme d'un*
t pas *encore terminé le gonflement.*



Alfred Leblanc avant le départ.
*Alfred Leblanc (Français), pilote de l'*Ile de France, *second de la Coupe Gordon-Bennett, couvrant 1.406 kilom. 884, en 41 heures. Aide : M. E. W. Mix.*

ans les airs.
ett pour 1907 atterrit au sud d'Asbury-
yenne fut de 1.800 mètres.



Vue générale des départs.
Le parc aérostatique de Saint-Louis avait été merveilleusement aménagé pour cette solennité, à laquelle assistait une foule enthousiaste.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Paul Pons a commencé dans le dernier numéro de la Vie au Grand Air *la publication de ses mémoires. Il racontait ses années de jeunesse depuis l'époque où il servait la messe dans la petite église de Sorgues, son pays natal jusqu'à son entrée en apprentissage chez le forgeron du village. Le souvenir attendri de sa vieille mère met une note émue dans ces confidences lointaines.*

* * *

« ..... *et là, sans que personne la vit, elle attendit que passât le coche d'Avignon* ».

II

Nous étions deux apprentis chez le forgeron, où m'avait placé mon père, route du Pontet.

« Il est temps de lui donner un métier, » avait-il dit à ma mère, au lendemain du jour où j'avais si mal servi un Dieu qu'elle vénérait d'une foi si sincère.

Bien que le travail ne fût pas surabondant, on manquait de bras à la forge du pays ; et, comme le patron avait dit un jour au père : « Envoie-moi ton gars quand tu voudras », j'étais tout désigné dans l'esprit paternel pour faire un forgeron.

J'entrai donc à la forge en qualité d'apprenti, sans autres appointements que les quelques très rares sous que me donnaient les clients de la maison, peu enclins d'ailleurs à la générosité.

Un garçon d'une quinzaine d'années — le fils d'un cultivateur des environs — m'y avait précédé de quelques mois. Il était d'une nature maladive, aigri déjà à un âge où l'on commence à peine à s'éveiller aux joies de la jeunesse. Il n'aimait point la terre ; le travail des champs lui répugnait, et on l'avait confié au forgeron de Sorgues afin qu'il essayât d'en faire quelque chose.

Je ne m'expliquais pas, au début, l'animosité de ce garçon à mon égard, j'en souffrais sans oser m'en plaindre, et cependant — sans éteindre la haine sourde qu'il me vouait — j'aurais pu, en me jouant, lui infliger la correction que méritait sa conduite à mon égard. Je ne me souviens pas avoir rencontré dans ma vie — surtout chez une âme simple comme était la sienne — pareille fourberie, pareil raffinement dans la méchanceté. Cet être empoisonna mes premiers mois d'apprentissage. Il me fit prendre en aversion ce petit coin de forge où je peinais sans arrêter du matin au soir, car c'était à moi qu'incombaient les travaux les plus rudes, ceux-là même qui n'exigeaient qu'une résistance physique à laquelle la nature m'avait bien préparé.

Ce fut avec un soulagement intense que je vis s'éloigner de chez le forgeron, la créature haineuse, hypocrite, qui marqua mes débuts dans la vie de labeur d'une empreinte si pénible. J'ai conservé, stéréotypée dans ma mémoire, l'image exécré de ce compagnon forcé de ma jeunesse.

J'ai depuis, coudoyé dans la vie, bien des natures dangereuses, des hommes chez qui l'absence de sens moral avait laissé s'infiltrer dans leur esprit tout ce qu'il pouvait contenir de pensées mauvaises, de vices, de mensonges et de faussetés, de méchanceté dissimulée sous un faciès bonasse et cauteleux ; jamais aucun ne m'a laissé une impression si douloureuse que celle de ce garçon de seize ans aux côtés de qui je vécus de longs mois d'appréhension et de méfiance.

Aussi bien je ne m'explique pas quelle veulerie indéfinissable me rendait apathique au point de ne pouvoir réagir contre les sournoises manœuvres du jeune forgeron. Simple et naïf à l'extrême, je restais sans défense pour éviter tous les pièges qu'il me tendait et qui me valaient d'être apprécié comme une intelligence obtuse et sensiblement au-dessous d'une moyenne qui n'avait cependant pas besoin d'être très élevée.

Apprenti quelconque, doué d'un esprit d'assimilation d'une médiocrité inquiétante, j'en étais arrivé, tant j'étais hésitant et timoré, à n'avoir aux yeux du maître-forgeron que la valeur d'un manœuvre, bon, tout au plus, aux besognes écrasantes.

Mon père et ma mère s'en affligeaient beaucoup. Quelquefois, le soir, lorsque j'étais seul avec mère, silencieux et comme accablé par une indicible tristesse, elle m'attirait doucement à elle : « Voyons, mon grand, le métier ne te va pas, dis ? »

Mes réponses évasives ne fixaient point hélas la pauvre femme, et les soucis de la vie s'en augmentaient pour elle, sans que

(1) Voir le numéro 476.

je puisse lui éviter ce surcroît de chagrin dont elle n'avait pas besoin.

Ma transformation fut surprenante et spontanée, dès qu'à l'atelier, je ne sentis plus rôder autour de moi l'être dont la haine me suivait pas à pas, et dont l'animosité ne pouvait même trouver son explication dans un sentiment de jalousie.

Je n'étais rien, et aucune ambition ne s'était encore éveillée en moi qui pût porter ombrage à quelqu'un !

Libéré de toute crainte, soulagé de toute préoccupation, il me sembla qu'une vie nouvelle commençait pour moi, ou tout au moins que mon existence si longtemps assombrie, s'égayait d'une lumière tout autre. Je me sentais libre de mes mouvements, je respirais avec plus de franchise, je devenais une créature différente de celle que j'avais été.

J'acquis assez vite, dès lors, un tour de main qui me valut, lorsque j'atteignis 14 ans, la réputation d'un bon ouvrier. Je peinais à la tâche sans jamais songer à me plaindre, et dur à la besogne, je voyais s'achever le jour, frappant à tour de bras sur l'enclume avec autant d'entrain que j'en mettais au début de la journée. C'est ainsi que s'écoulèrent pour moi plusieurs années d'une vie bien uniforme peut-être, mais dont le souvenir calme et adouci de l'affection maternelle m'apparaît sous un jour très doux, surtout après la tourmente des dix ans que je viens de passer à courir les quatre coins du monde.

Un événement faillit subitement perturber cette période heureuse. On répétait un peu partout dans le pays que j'étais habile dans mon métier et le bruit en était venu jusqu'aux oreilles du maître-forgeron d'Avignon. Un beau dimanche, comme un ouvrier lui manquait, il attela sa carriole et s'en vint jusqu'à la maison pour m'embaucher. Mon père en éprouva quelque orgueil. Mais ma pauvre mère laissa tomber sur lui un regard affolé, un de ces regards qui contiennent tout un monde de supplications, et, d'une voix angoissée :

« Tu n'as pas peur qu'il s'en aille si loin ? » gémit-elle. Elle s'était rapprochée de moi, vivement, prête à réprimer un geste, une parole d'approbation de ma part, qui eussent fait crouler toutes les espérances qu'elle avait échafaudées dans son imagination, de me conserver la vie entière, auprès d'elle.

Son « grand » quitter Sorgues ! Mais cela ne lui semblait pas possible ! C'était contraire à la marche des événements dont elle avait réglé les mouvements au gré de ses désirs; et il lui semblait naturel de faire des réalités, si impossibles, si chimériques fussent-elles.

Etrangeté de la vie ! Dire que mon sort se joua dans le résultat de cette démarche, banale en soi. Elle devait pourtant avoir une influence décisive sur l'orientation future de mon existence !

Cédant aux objurgations attendries de ma mère qui entrevoyait mon départ à quelques kilomètres de la maison natale comme un cataclysme où sombreraient toute sa vie et toutes ses illusions, mon père et moi décidâmes que je ne quitterais point Sorgues.

Il était écrit que je ne devais pas y rester longtemps.

Cette sollicitude un peu craintive dont ma mère m'enveloppait, je la soumettais souvent à une rude épreuve et, lorsque j'y pense aujourd'hui, je ne puis me défendre d'un sourire, car la pauvre femme, d'une pusillanimité poussée à l'extrême, s'alarmait bien à tort.

J'ai compris, par la suite, ses angoisses et les transes par lesquelles elle était passée. De mes premières tendances athlétiques devaient naître ses premières craintes.

Il était de coutume, en Provence, à l'époque où j'étais à peine un jeune homme, d'organiser dans les bourgs environnants et à Sorgues même, de petits concours de force et d'adresse. C'étaient de bien modestes réunions tenues sur les places publiques des villages et réglées avec une rusticité primaire toute imprégnée de couleur locale. On y exécutait des jeux d'adresse et des exercices de force ; les premiers me laissaient indifférents, car je sentais qu'ils n'étaient point faits pour moi ; mais j'excellais dans les seconds pour lesquels la nature m'avait plus particulièrement bien doué.

J'attachais à ces manifestations d'autant plus d'importance qu'une vieille rivalité de clocher se mêlant à la question aiguillonnait l'amour-propre des jeunes concurrents.

J'avais à peine 14 ans, lorsque pour la première fois, je harcelai ma mère afin d'obtenir d'elle la permission d'aller à l'Isle-sur-Sorgues prendre part à un concours ouvert à l'occasion de la fête patronale du pays, et qui comportait un tas d'exercices athlétiques bizarres, qu'aucune réglementation ne codifiait et dans lesquels la force naturelle jouait à la fois l'unique et principale rôle.

Mon père m'eût laissé faire, mais ma mère, quelle que confiante qu'elle fût dans ma vigueur, poussa les hauts cris. Ce qui l'effrayait surtout c'était cette partie du programme qui prévoyait un concours de lutte. Pour elle, de qui l'imagination voyageait à la folie dès qu'il s'agissait de moi, la lutte c'était la bataille, et la bataille c'était le massacre dont je devais être infailliblement la victime. Elle refusa de m'y laisser aller.

Je dus céder. J'en éprouvai quelque tristesse, mais, il y avait tant d'apeurement dans le regard de ma mère, tant d'émotion inquiète dans sa voix que je n'avais point osé faire intervenir mon père en ma faveur.

Cette décision, créait un précédent ; elle m'éloignait pour toute l'année des petits concours régionaux vers lesquels je me sentais attiré. J'y entrevoyais déjà un plaisir facile ; il m'échappait.

De cette époque de ma vie, j'ai conservé un souvenir un peu attristé. Sous la surveillance maternelle, affectueuse, tendre jusqu'à l'égoïsme, je traversai cette période transitoire où je cessais d'être un gamin, sans être encore un jeune homme. J'en avais les aspirations imprécises. Elles commençaient de se dessiner, sommairement, dans la confusion des sentiments qui me troublaient. Je vivais dans une atmosphère de malaise mal définie, envahi par l'ennui, indifférent à tout ce qui amusait encore les garçons de mon âge. La semaine, cela passait encore, dans le labeur de la forge où je me sentais mieux à l'aise depuis le départ de mon terrible ennemi. Mais le dimanche ! journée interminable où je m'inoccupais à la maison, à moins que j'aille errer de droite et de gauche, avec la résignation d'un chien battu qui ne sait pas où diriger ses pas.

L'hiver, je restais cloîtré, car j'étais déjà frileux comme un moineau provençal, et, chose bizarre, je n'ai jamais pu surmonter cette terreur que j'ai du froid et dont je devais souffrir si violemment plus de vingt ans après, aux Etats-Unis et en Russie.

Au printemps, lorsque le mistral ne soufflait pas ou que la pluie cessait de s'abattre, lourde et brutale, sur Sorgues, je traînais dans la campagne, d'une allure lente et désabusée qui donnait l'impression que j'étais un grand corps sans âme. En fait, tout en restant aussi maigre que le chat de Jocaste, je me développais en hauteur d'une façon anormale, et ce caprice de la nature me valait une démarche lasse et comme perpétuellement épuisée.

« Il grandit trop vite », disait à ma mère, une commère du village qui fréquentait chez nous.

Hélas, elle en savait quelque chose la pauvre femme !

Un jour, elle s'était mise en tête de parer mon inélégance pour fêter l'anniversaire de son mariage avec mon père. Par quels prodiges d'équilibre budgétaire était-elle arrivée à amasser patiemment la petite somme qui lui permit de m'acheter un costume ? Je ne sais. Mais lorsque j'y songe aujourd'hui, je pense bien que c'est son affection seule qui lui fournit les trésors d'énergie, de volonté, de subtilité par quoi elle arriva à ses fins.

Aussi bien, ce n'est que longtemps après que je connus dans ses détails, très brefs d'ailleurs, l'odyssée naïve de ma mère et du costume qu'elle me destinait. De ses projets, elle n'avait rien dit. Ni mon père, ni moi, ne nous en doutions et aucun indice ne nous avait permis de les soupçonner.

C'était aux approches de Pâques. Elle était, le matin, sortie comme de coutume, poussant sa petite voiture où s'étalaient quelques maigres primeurs de la saison, et avait feint d'aller accomplir sa tournée quotidienne chez les modestes ménagères que lui avaient conservé sa clientèle. Mon père, de qui les bras étaient loués par un fermier des environs, avait quitté la maison de très bonne heure. Moi, je m'étais rendu à la forge, quelques minutes après le départ de maman.

Toute la famille travaillait. Mon père tirait de son labeur bien peu de chose en somme, ma mère récoltait de piètres bénéfices, quant à moi, je rapportais à la maison quelques sous à peine. Ah ! l'addition n'était pas très élevée à la fin de la journée.

Ce matin-là et sans rien dire, ma mère se rendit directement chez une vieille amie de la famille, vétuste campagnarde qui tombait en ruines comme la masure, ouverte à toutes les intempéries du dehors, et où ses jours s'achevaient dans la misère et dans la dévotion. C'était sa complice, la dépositaire de son secret.

Après avoir abrité sa voiture, et sans s'attarder — car les minutes s'écoulaient — elle s'en fut à l'endroit où la route quitte le village, à quelque cent mètres de la dernière bicoque du pays, et là sans que personne la vit, elle attendit que passât le coche d'Avignon. Deux voyageurs, étrangers à la région y étaient déjà installés ; elle y grimpa à son tour, serrant contre elle une bourse de cuir nouée à son poignet. Le conducteur de la patache connaissait bien ma mère, mais jamais il ne l'avait conduite, car, vissée, rivée, à son petit village de Sorgues, elle ne s'en était éloignée, qu'une seule fois dans sa vie, et cette fois-là avait marqué une date agitée dans son existence.

« Il y a quelqu'un de malade chez vous, Madame Pons, pour que vous alliez à Avignon ? s'inquiéta le conducteur.

« Oh ! non, Monsieur Ragot, rassurez-vous. »

Un coup de fouet, l'attelage se remit en marche, et gagna Avignon dans la poussière, sans que ma mère desserrat les dents.

Elle était toute à ses idées. Toutes les inquiétudes que faisaient naître sa combinaison roulaient en désordre dans son cerveau habitué à plus de calme.

A suivre. PAUL PONS

LA CULTURE PHYSIQUE

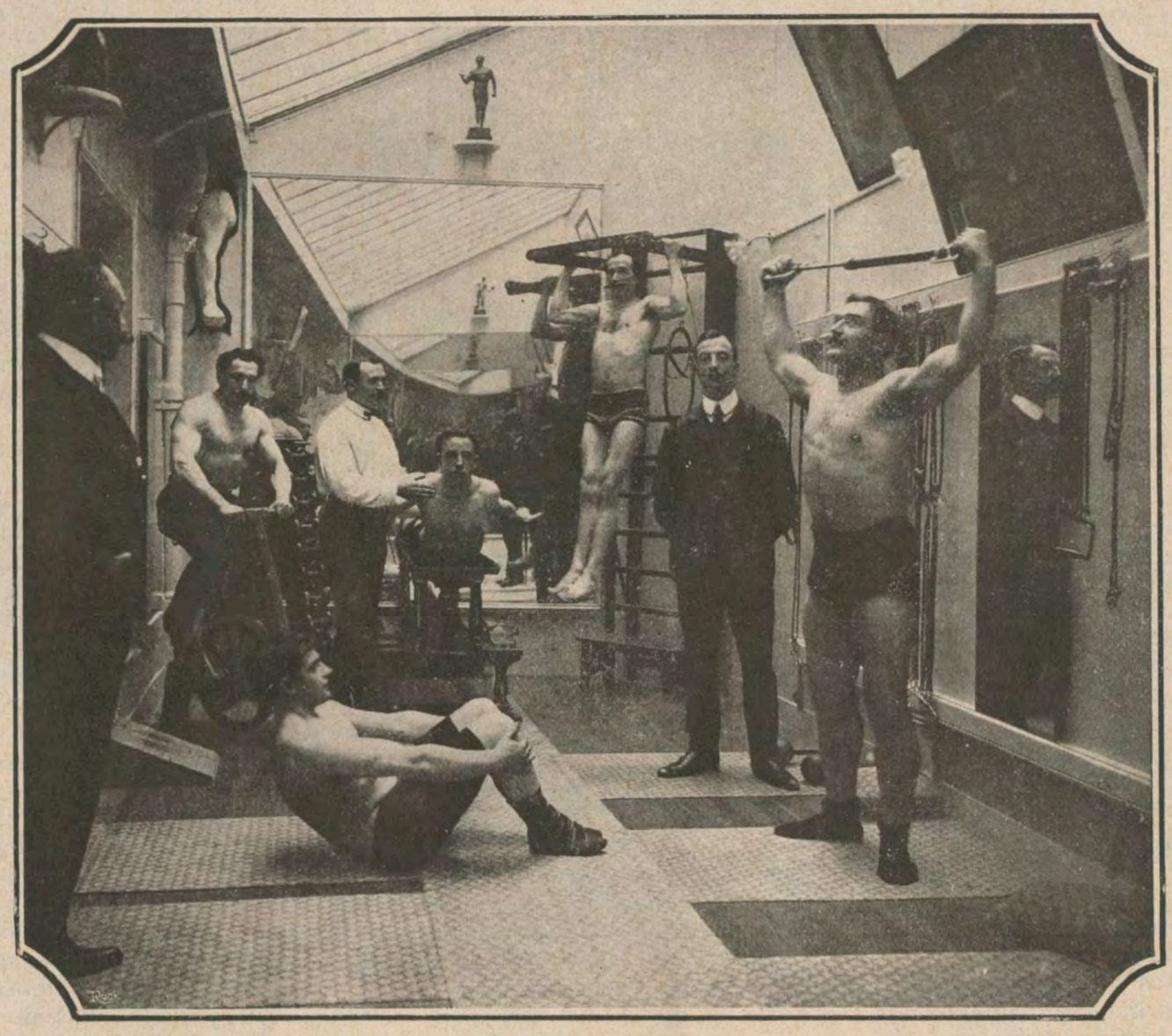
La culture physique est l'art de développer le corps humain — Résultats surprenants obtenus par l'entraînement raisonné

Il y a quarante ans, écrivait dernièrement M. G. Hanotaux, le snobisme, pour les jeunes gens, consistait à avoir la face émaciée, les traits tirés, les joues creuses, les yeux brillants, en un mot, être ou paraître poitrinaires. C'était de bon ton. On cite même un de ces snobs qui ne reculait pas devant la saignée faite deux fois par jour pour apitoyer et pouvoir obtenir les faveurs d'une dame du monde. Cet écrivain constatait également que ce *bon ton* — est complètement abandonné. De nos jours, tout le monde se porte vers les sports.

Beaucoup de jeunes gens pratiquent les sports par snobisme. Mais il en est un plus grand nombre qui les pratiquent pour leur santé et recherchent surtout la force, alors que les premiers cherchent la beauté du corps. Les uns comme les autres arrivent au même résultat : force et beauté du corps. C'est donc en faisant des sports que l'on peut arriver à harmoniser les lignes de son corps et acquérir force et santé.

Mais ne croyez pas, chers lecteurs, — et ceci est *capital*, retenez-le bien — qu'il suffit à un individu de se mettre du jour au lendemain à pratiquer un sport quelconque et de ne plus démordre pour obtenir cette harmonie des lignes, avec la force et la santé. — Non, ne croyez pas cela, toute l'erreur est là pour beaucoup malheureusement. Il faut d'abord faire une préparation, cette préparation que le professeur Desbonnets (un maître en la matière) a si justement appelée : « La Culture physique ». On confond trop souvent la culture physique avec les sports eux-mêmes.

La culture physique est l'art de développer le corps humain en travaillant pour perfectionner le sujet lui-même, et non pour qu'il soit comparé à d'autres comme cela se produit lorsqu'on fait exécuter au sujet des exercices en vue de rechercher l'admiration de la galerie.



Pendant le travail.

Le professeur Desbonnet (au premier plan à gauche), surveillant les exercices de ses élèves.

La Culture physique n'a qu'un but : la culture du corps pour arriver au développement complet de l'homme et le mettre en possession de toute la beauté et de toute la force que la nature a déposées en lui Chaque sport donne au corps une forme particulière, mais *aucun* ne le développe d'une façon complète et irréprochable, parce que dans la pratique exclusive d'un sport on voit surtout la virtuosité. La préoccupation qui domine, ce n'est pas l'amélioration de la race par l'amélioration de l'individu, mais bien l'exagération des fonctions d'un groupe de muscles.

La Culture physique rejette non seulement les exercices acrobatiques, mais encore tous ceux qui n'ont pas pour but immédiat l'amélioration de la santé et de la beauté corporelle. Avant d'aborder les sciences l'enfant apprend son A. B. C. La Culture physique est l'A. B. C. de tous les sports. Avant de pratiquer un sport quelconque, il faut donc se faire des muscles et acquérir une santé à toute épreuve.

Il y a deux mois environ, tenant à me rendre compte de ce qu'étaient les établissements de M. Desbonnet, car il en a créé dans différentes grandes villes ; je formulais le désir d'assister à une séance. Fort aimablement, le professeur m'autorise, non seulement à tout visiter, mais il tient à m'accompagner lui-même. Sur ces entrefaites arrive un jeune homme d'une quinzaine d'années, demandant à prendre un abonnement pour quelques séances. Après avoir décliné son nom, H. L., de Paris, son âge... 19 ans (je lui en donnais 15), il nous expliqua qu'ayant voulu s'engager pour son service, le médecin major l'avait refusé, sous prétexte qu'il était trop faible de constitution, qu'il n'avait pas le tour de poitrine nécessaire, etc., etc. Bref, il venait dans cet établissement avec le ferme espoir de se fortifier.

Voici d'ailleurs sa fiche de Bertillonage le jour de son arrivée. (Tous les élèves, en entrant et en sortant, sont pesés, mensurés, etc. ; en un mot bertillonnés.)

Hauteur du corps, 1 m. 71 ; poids nu, 53 kilos ; tour de poitrine, expiration complète, 0 m. 81 ; tour de poitrine, aspiration omplète, 0 m. 82 ; ceinture, 0 m. 66 ; bras droit, 0 m. 255 : bras gauche, 0 m. 245 ; cou, 0 m. 33 ; cuisse, 0 m. 44 ; mollet, 0 m. 325.

Le professeur, se tournant vers moi, me dit :

— Vous voyez cet élève : il va commencer ma méthode ; eh bien, je vous donne rendez-vous dans deux mois, jour pour jour. Vous le reverrez et vous jugerez.

Pour moi, c'était le moment ou jamais de voir les choses — *de visu* — et de me rendre compte de l'excellence de cette méthode.

La semaine dernière j'allais donc au 48 du faubourg Poissonnière, voir *mon* élève.

Il y était, mais j'avoue bien franchement et bien sincèrement que je fus quelques minutes avant de le reconnaître. C'était lui, ce jeune garçon que j'avais vu entrer deux mois avant dans le cabinet directorial ?

Oui, c'était bien lui. Séance tenante, M. Desbonnet fit sa fiche de sortie devant moi.

Hauteur du corps, 1 m. 73 ; poids nu, 57 kilos ; tour de poitrine, expiration complète, 0 m. 91 ; tour de poitrine, aspiration complète, 0 m. 97 ; ceinture, 0 m. 75 ; bras droit, 0 m. 29 ; bras gauche, 0 m, 28 ; cou, 0 m. 38 ; cuisse, 0 m. 50 ; mollet, 0 m. 35.

Ce jeune homme est soldat aujourd'hui.

Voici ce que j'ai vu, c'est un fait probant, palpable, on peut s'en assurer.

Ce que je tiens surtout à faire remarquer, dans cet exemple pris entre mille, c'est l'harmonie qui existe entre toutes les parties du corps. Quand on compare les deux fiches, on s'aperçoit que le tout s'est amélioré d'une façon proportionelle et rationnelle. Supposons le contraire : Que ce jeune homme mal guidé se soit lancé tête baissée dans la pratique d'un sport, que serait-il advenu ? Eh bien, il serait advenu tout simplement que la partie du corps mise en action pour ce sport, se serait développée (je ne dis pas améliorée) au détriment de toutes les autres parties. De nos jours, malheureusement, il y a encore trop de jeunes gens placés dans les mêmes conditions que mon élève, qui ne savent pas que leur conformation physique peut être rapidement développée et améliorée.

Mais un autre point capital digne de retenir et fixer l'attention, c'est l'influence de la culture physique sur la santé. Nul ne peut pratiquer un sport, si les organes généraux ne sont pas sains, et même je dirais — d'aplomb. — Nul ne peut pratiquer un sport si le corps n'est pas apte à résister aux attaques des maladies. Or, voici justement l'immense avantage de cette méthode, avantage que j'ai constaté, ainsi que je l'ai dit plus haut. Cette méthode développe non seulement tous les muscles du corps, mais par elle, le cœur et les poumons sont fortifiés ainsi que les organes internes. La circulation du sang est régulière et les reins fonctionnent normalement. En un mot on est prêt à tous les sports. Donc, si vous voulez en faire, il faut vous y préparer. Ne perdez pas cela de vue.

Vous citerai-je des noms inscrits au tableau des élèves ? MM. le Prince Albert de Broglie, le prince de Caraman-Chimay, le marquis de La Faye de Guerre, le baron de Dietrich, les comtes de Lubersac, Du Mesnil, De Chateaubriant, De Mendoza, Michaux, directeur des Nouveautés, Daniel Cousin, de la *Presse*, Jacques Beer, de la *Lanterne*, Albert Surier, des *Sports*, Grandval, de la Comédie-Française, les docteurs Zacchèri, Descures, Besançon, etc., et bien d'autres dont le nom m'échappe.

Eh bien, toutes ces personnes, tous ces élèves savent maintenant faire des sports. Ils savent en faire, et ils peuvent en faire.

Enfin ils sont des hommes dans la plus grande acception du mot, parce qu'ils ont pratiqué la seule chose logique et rationnelle :

La Culture Physique.

H. Buisson.

LE CHALLENGE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

L'épreuve classique annuelle réservée aux amateurs, dite Challenge de la *Vie au Grand Air*, a été disputée au Vélodrome d'Hiver, le jour de la Toussaint

Peu de courses réservées aux amateurs remportent plus de succès auprès du public que le Challenge de la *Vie au Grand Air*. Courue sous forme de match-poursuite par équipes de trois coureurs, cette épreuve est fort intéressante. Quoi de plus passionnant, en effet, que d'assister à ce spectacle : deux teams de trois cyclistes se poursuivant sans trêve autour de la piste jusqu'à ce que l'un d'eux ait rejoint l'autre. Ce genre de course très sportif et supprimant les soporifiques sur place devrait être plus en faveur sur nos pistes, car chaque fois qu'un vélodrome en inscrit à son programme, par leurs applaudissements, les spectateurs prouvent quel intérêt ils y prennent.

Cette année, six équipes se disputèrent le Challenge de la *Vie au Grand Air*. Les demi-finales réunirent l'Association Vélocipédique d'Amateurs, qui battit l'Union cycliste de Paris, en 3 m. 52 s. 3/5, et l'Association sportive des Postes, Télégraphes et Téléphones qui triompha de la France A. et S. en 2 m. 5 s. 2/5. La finale fut très intéressante : au début l'A. S. P. T. T., bien emmenée par Demangel, prend un léger avantage : l'A. V. A. revient et les équipes se trouvent aux mêmes positions. Demangel reste seul de son équipe, résistant courageusement à Brocco, Sabatier et Lepère, qui se relaient fort bien, mais, seul contre trois, il doit s'incliner devant l'homogénéité de ses excellents adversaires, qui le rejoignent après 8 m. 38 s. 3/5 de poursuite.

A la même réunion s'est disputé un match de demi-fond entre Darragon et Simar. Simar émettait la prétention de pouvoir triompher du champion du monde. Et pas plus Simar, le jour de la Toussaint, que Walthour, le dimanche suivant, ne purent le mettre en danger. Il gagna avec cette aisance qui fait de lui un stayer si plaisant.

A la fin de la journée, le jockey O'Connor rencontrait Jacquelin derrière motocyclettes, O'Connor, encore peu entraîné, dut s'incliner devant Jacquelin, mais cet échec l'a incité à travailler encore plus, et nous devons nous attendre à l'applaudir dans une réunion prochaine. On se souvient des belles performances qu'il a accomplies déjà derrière motocyclette. Maintenant qu'il a terminé sa saison hippique, il vient très régulièrement au Vélodrome d'Hiver se faire tirer par Olieslaegers, et bientôt, nous allons certainement applaudir de nouvelles prouesses de la part de ce sportsman aussi sympathique qu'éclectique. J. M.

L'équipe de l'A. V. A., gagnante de notre challenge.

Le challenge de la Vie au Grand Air *a été remporté, cette année, par l'Association vélocipédique d'Amateurs (Brocco, Sabatier et Lepère), qui a triomphé de l'Association sportive des P. T. T. (Demangel, Chacornac et Cuzin), après 8 m. 38 s. 3/5 de poursuite.*

NOTRE NUMÉRO DU SALON

100 pages de texte et de gravures ⌀ Trois grandes compositions photographiques ⌀ Sept grands portraits des champions de 1907 ⌀ Un dépliant de quatre pages

Notre numéro du Salon de l'Automobile paraît la semaine prochaine.

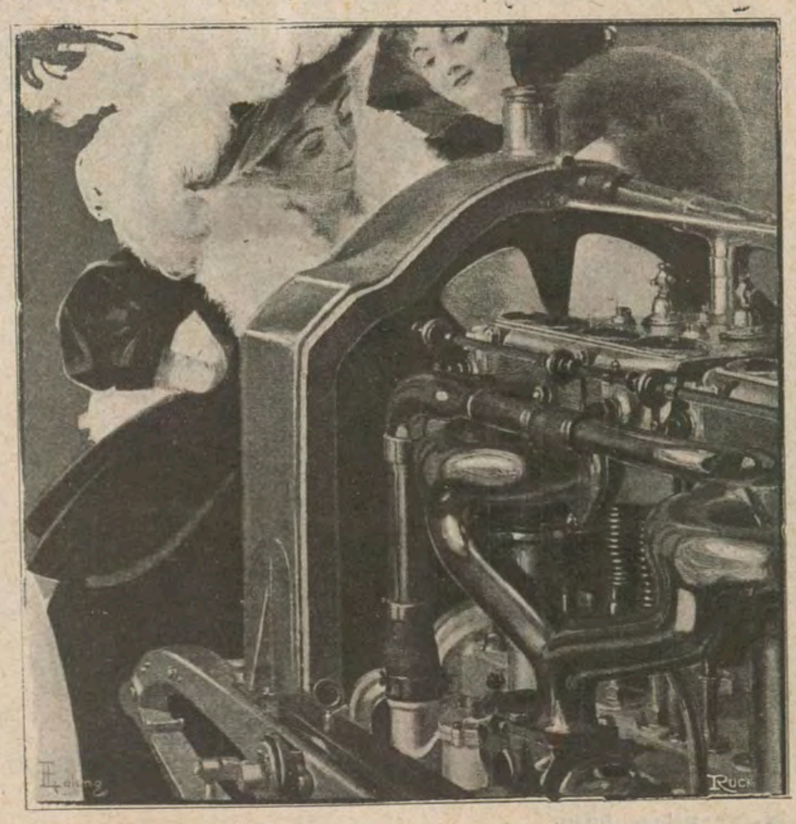
Nos lecteurs y trouveront toute une série d'articles sportifs du plus vif intérêt, illustrés par des photographies, que nous nous sommes attachés à présenter d'une façon originale. Ils seront signés : *C. Faroux, François Peyrey, Paul Hamelle, René Riondet, Robert Dieudonné, de Saint-Fégor, F. A. Wheel, O'Connor, Darragon, Gougoltz, Rutt, etc., etc.*

Ce numéro, publié à l'occasion de l'Exposition décennale de l'Automobile et pour fêter le dixième anniversaire de la *Vie au Grand Air*, sera digne de ces deux solennités. Il constituera une revue technique des plus complètes du Salon. Les lecteurs y verront défiler les modèles nouveaux que toutes les grandes marques françaises et étrangères vont exposer au Grand Palais. Cette revue technique, dont les articles seront signés par des écrivains d'une compétence indiscutable, sous la direction de notre collaborateur C. Faroux, offrira à tous ceux qui s'intéressent aux questions d'automobile, aux sportsmen ou aux touristes qui ont l'intention d'acheter une voiture, non pas de banales formules de publicité et de catalogues, mais des renseignements étudiés, précis et d'une incontestable utilité.

Nos trois belles compositions photographiques sur double page : les vainqueurs de l'année, un Bol d'Or idéal et l'embarquement des chevaux seront fort goûtées de nos lecteurs. Nos portraits représentant Nazzaro, le triomphateur de 1907, Berthet, le cycliste recordman de l'heure sans entraîneurs, Keyser, le champion du R. C. F., Milton Henry, le gagnant du Grand Prix de Paris, Alfred Leblanc, le fameux second de la Coupe Bennett, sans oublier les célèbres aviateurs Esnault-Pelterie, Henri Farman et Santos-Dumont. Enfin, la splendide surprise que nous réservions à nos lecteurs consiste dans le dépliant de quatre pages : une course de dirigeables et d'aéroplanes.

Nous ne croyons pas exagérer en affirmant que jamais n'a paru en France un semblable album sportif du plus haut intérêt, d'un luxe parfait. Ce numéro exceptionnel est, nous le rappelons, le numéro de la semaine. Il sera, par suite, servi à tous nos abonnés. Quoiqu'il représente à lui seul la matière de plus de cinq numéros habituels de la *Vie au Grand Air*. Il ne sera vendu **qu'un franc** et dépassera tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour et dans cet ordre d'idées en France, en Angleterre et en Amérique.

Un bon conseil : retenez dès maintenant la *Vie au Grand Air* chez votre libraire, si vous ne voulez pas vous exposer à ce qu'il vous soit répondu qu'il n'en reste plus.



Reproduction de la couverture en couleurs de notre numéro du Salon de l'Automobile, signée René Lelong, qui paraîtra le 16 Novembre.

LA LIGNE D'ARRIVÉE A AUTEUIL

Par RENÉ RIONDET

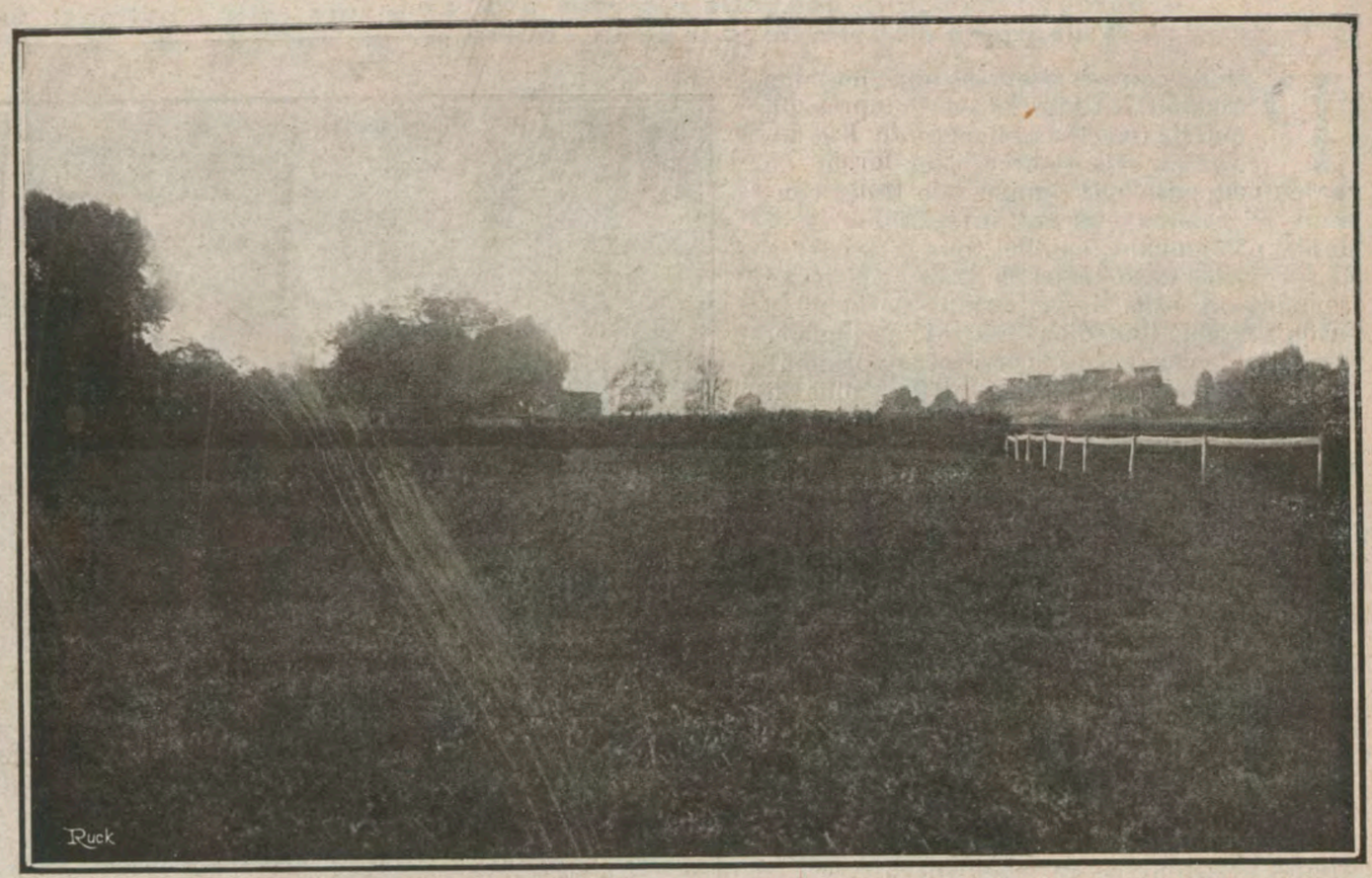
Le manque de points de repère rend particulièrement difficile le parcours de la ligne d'arrivée d'Auteuil ✍ La position de l'obstacle communément appelé le bull finch désoriente les chevaux ✍ Il est bien délicat, dans ces conditions, d'apprécier la part de responsabilité qui incombe aux concurrents dans les bousculades ✍ ✍

Au cours de sa conversation, Monsieur Jourdain faisait de la prose sans le savoir; lors de l'arrivée d'un steeple-chase à Auteuil, les jockeys d'obstacles sont un peu dans son cas : ils font de la géométrie sans le savoir; mais une géométrie spéciale, dans laquelle les lignes courbes ou brisées sont fort en honneur, et au frontispice de laquelle n'est pas inscrit en lettres d'or ce fameux axiome : « La ligne droite est le plus court chemin pour aller d'un point à un autre ». Lorsqu'ils débouchent du dernier tournant, les cavaliers paraissent ne pas être bien fixés sur la route exacte qu'ils doivent suivre pour se rendre au poteau.

Ils me rappellent un peu la façon dont nous nous comportions au régiment, lorsqu'on nous inculquait l'ordre dispersé : le chef de section, au moment de commander : « En avant! » indiquait à ses soldats avec un soin scrupuleux le point de direction C'était, par exemple, le montant gauche de la première fenêtre du rez-de-chaussée de la cantine. Aussitôt l'homme de base se mettait en marche vers le point fixé; et ses voisins devaient, en suivant le mouvement, rectifier leur propre direction d'après la place qu'ils occupaient sur le front. Telle était la théorie. Mais, quand retentissait le commandement de halte, les hommes, au lieu de former une file bien alignée, se trouvaient dispersés, ici collés les uns aux autres, là séparés par des distances respectables. Je vous fais grâce des exhortations que l'adjudant savait alors nous adresser, en son style noble et élevé.

Dans la ligne d'arrivée à Auteuil, c'est à peu près le même phénomène qui se produit, avec ces circonstances aggravantes qu'il n'y a ni homme de base, ni point de direction désigné ; aussi chaque jockey adopte-t-il le chemin qui lui semble le meilleur, sans pouvoir se soucier de celui que prendra le voisin; quelques-uns même s'en remettent tout simplement à l'instinct de leur monture. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que nous assistions souvent à des bousculades, des coups de tampon ou des carambolages. Si l'on remarque la fréquence même de ces incidents et ce fait que les princes de la cravache en sont les acteurs, tout comme leurs camarades moins admirés, nous sommes amenés à conclure qu'un semblable état de choses doit être imputable à une configuration spéciale de l'hippodrome.

Le premier élément que l'on puisse incriminer est la situation du bull finch. Cet obstacle, qui se compose d'un talus anodin surmonté d'une haie assez élevée, n'est pas dur en lui-même; mais il effraye le cheval par son apparence de difficulté. A sa gauche, l'avant-dernière haie lui fait suite, se raccordant avec la haie qui, sur l'autre partie de la piste, est avant le mur en pierres. Lorsque, ayant la corde à droite, le cheval, déjà fatigué par la course, débouche du dernier tournant, il aperçoit d'abord une longue étendue de haies; puis, quelques foulées plus loin, il se trouve en face du bull finch. Il est tout naturel qu'à ce moment il hésite, se demandant pourquoi on ne lui a pas fait accomplir une courbe un peu plus arrondie, de façon à aller tout tranquillement sau-



Le dernier tournant : avant le bull finch.

Lorsque les chevaux débouchent du dernier tournant, ils aperçoivent à gauche une haie très étendue, à droite le bull finch, qui les effraie par son aspect redoutable. Ils ont ainsi une tendance naturelle, après avoir tourné, à obliquer à gauche.

Le saut du bull finch.

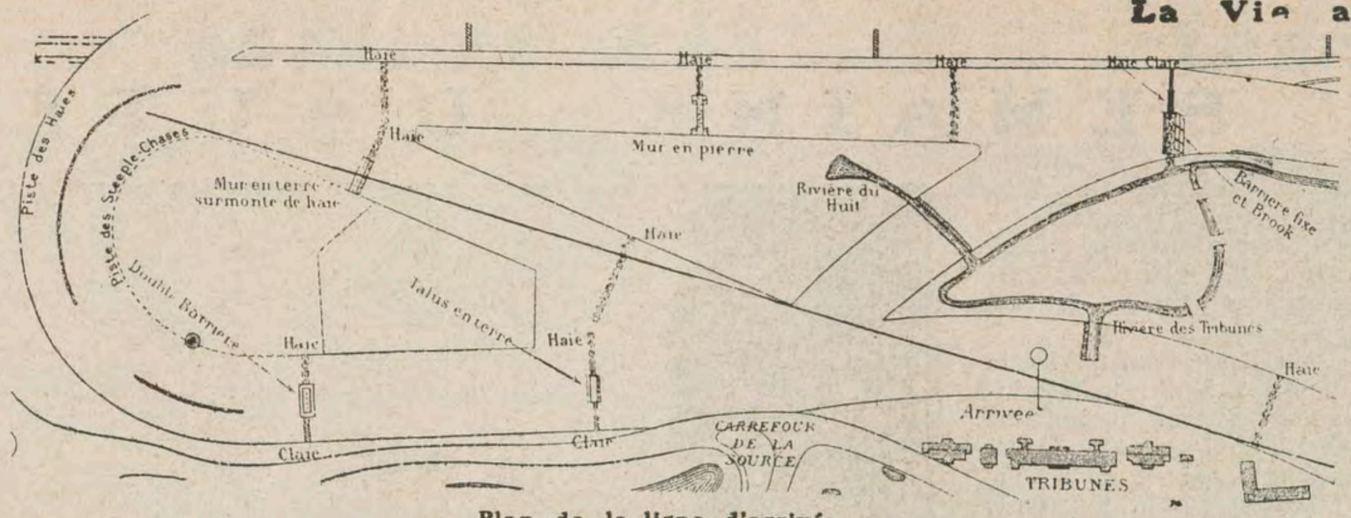
Composé d'un talus surmonté d'une haie, cet obstacle est rarement franchi à la corde.

Après la dernière haie.

Tel est le panorama qui s'offre aux regards du cheval et du jockey. C'est une vaste étendue, dans laquelle ils n'ont qu'un seul point de repère, le poteau d'arrivée. Et encore, il est faux, puisqu'ils doivent se diriger vers un point plus incertain, situé à gauche du poteau.

ter la haie voisine c'est la loi du moindre effort. Je ne veux pas rappeler ici les concurrents qui ont montré une répugnance invincible pour le bull finch, comme Manuscrit, qui n'a jamais voulu l'affronter. Mais je mets en fait que de nombreux sauteurs y marquent une hésitation, un temps d'arrêt, provenant de la situation inopportune de cet obstacle.

Une fois le bull finch passé, l'ère des difficultés n'est pas close ; il faut se diriger droit vers le winning post, sur une piste si large qu'à certains moments elle n'a plus du tout l'air d'une piste, mais plutôt d'un terrain vague, borné d'un côté par la grille du pesage. de l'autre par la rivière du huit. Pour compliquer encore la difficulté, les deux derniers obstacles ont une position tout à fait oblique par rapport à la perpendiculaire idéale du juge à l'arrivée, conséquence de ce fait que, du bull finch au poteau, la ligne d'arrivée affecte la forme d'une courbe dont la convexité serait dirigée du côté du pesage. Aussi la fatigue, qui, sur tout autre hippodrome, empêche parfois chevaux et jockeys de se maintenir dans la voie nettement tracée, se traduit à Auteuil par des flottements que vient encore exaspérer l'hésitation du cavalier sur la route exacte à suivre.



Plan de la ligne d'arrivée.

La droite, qui part du dernier tournant pour aller jusqu'au poteau d'arrivée, représente exactement le plus court chemin à parcourir jusqu'au winning post. Les changements de ligne sont manifestement visibles.

Une solution délicate

Ces explications ont pour but de faire ressortir aux yeux du public les scrupules qui doivent assaillir l'esprit des commissaires de la Société des Steeple Chases, lorsqu'une réclamation est déposée contre un concurrent victorieux.

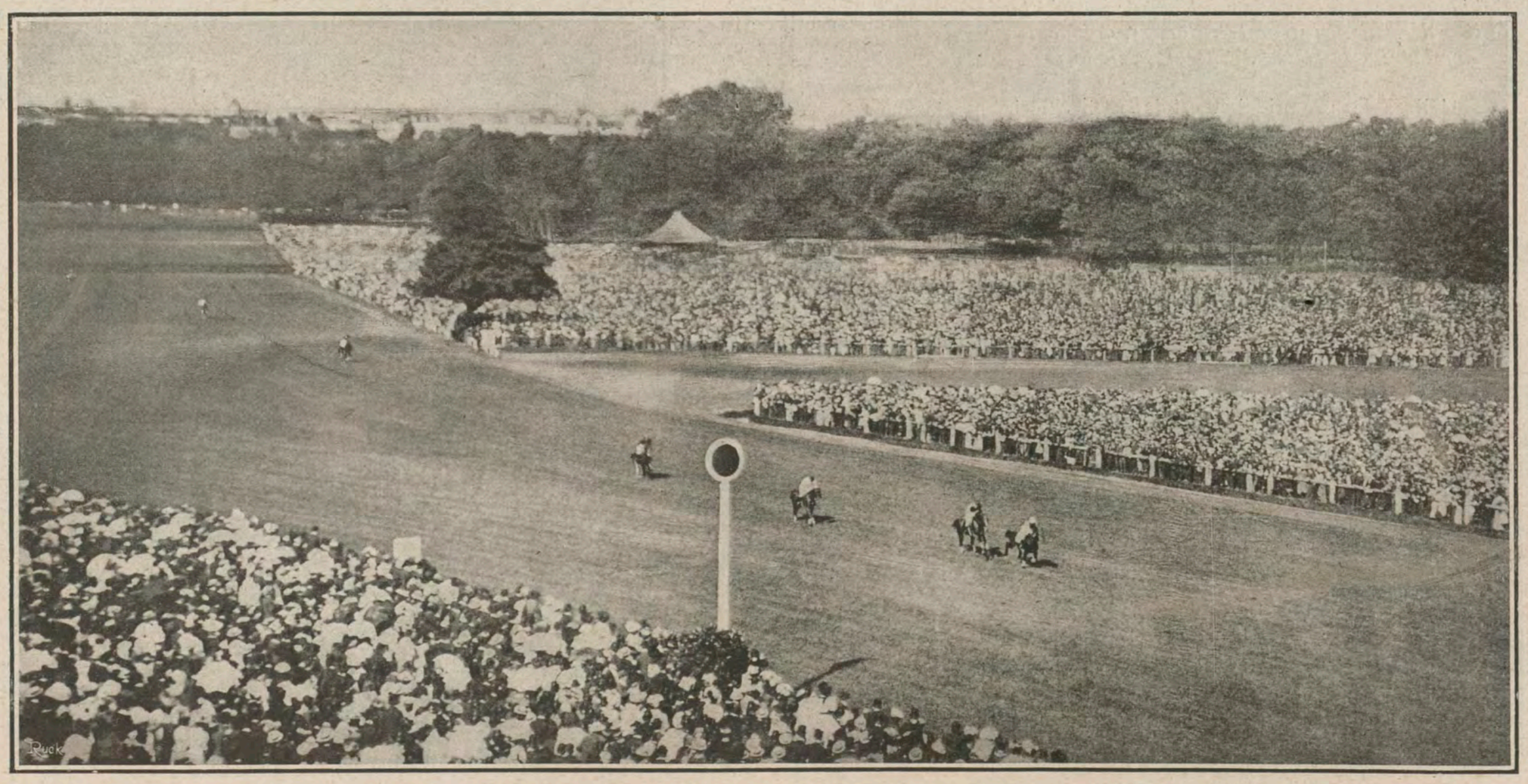
Il est en effet assez difficile, tout d'abord, de s'entendre sur le parcours idéal que doivent effectuer les chevaux du dernier tournant jusqu'au poteau. Le plus rationnel serait de suivre une ligne droite imaginaire : comme on peut s'en rendre compte sur le plan publié ci-contre, les concurrents devraient alors sauter le bull finch en son milieu, franchir la dernière haie à l'extrême gauche, longer l'enceinte de la pelouse, et piquer droit sur la grille du pavillon. Malheureusement, celui qui se comporterait ainsi risquerait fort d'être distancé, car, en changeant deux fois de ligne, il est à même de gêner ses suivants immédiats. Mieux vaut donc s'en tenir aux anciens errements et aux parcours légèrement zigzagués, adoptés à l'heure actuelle par les jockeys. Mais aussi, il ne faut pas vouloir trop réclamer à propos de bousculades, qui souvent ne proviennent du fait d'aucun des concurrents et sont plutôt imputables à la configuration défectueuse de l'hippodrome.

C'est dans ce sens que semblaient s'orienter les décisions des commissaires, et nous avions toujours approuvé leur sagesse. Je me rappelle notamment, l'an dernier, une froide réunion de novembre, au cours de laquelle nous eûmes coup sur coup deux démonstrations frappantes de la façon dont ces sortes de contestations étaient résolues. Dans la quatrième course, Pergame II, monté par Parfrement, remporta la victoire d'une tête après avoir emmené le second, Anvers, en le forçant à appuyer sur la gauche, c'est-à-dire du côté de la pelouse. Dans la dernière, c'est le contraire qui se passa. Sylvianne, montée par Alec Carter, dès le saut de la dernière haie, obliqua droit de suivre le mouvement sur le pesage; engagé à sa droite, Anisy fut forcé et lorsque, à quelques mètres du poteau, Sylvianne se redressa pour ne pas s'abîmer contre la grille du pesage, Anisy rattrapa en cinq ou six foulées, un désavantage de trois quarts de longueur et vint faire dead heat sur le poteau. Naturellement, deux réclamations furent déposées ; elles subirent toutes deux le même sort et furent rejetées après une courte délibération.

A un an de distance, nous avons eu, ces jours-ci, deux autres exemples : le 26 octobre, Le Satyre, monté par R. Sauval, a obliqué à gauche avant de franchir le bull finch qu'il a sauté en plein milieu ; La Chaldée, engagée à sa gauche, a été légèrement emmenée du côté de la pelouse jusqu'à la dernière haie ; Le Satyre avait ainsi effectué à peu près le parcours idéal qui constitue le chemin le plus court ; or, après réclamation, il a été distancé au profit de La Chaldée, qu'il avait nettement battue. Dimanche dernier, autre cas : Royal Visiteur, monté par Defeyer a obliqué à gauche après le saut de la dernière haie ; Quasimodo, alors en troisième position, a été nettement gêné, comme l'est, en course plate, un cheval qui veut venir à la corde, alors qu'il n'y a pas la place suffisante. Après réclamation, Royal Visiteur a été distancé et le chançard Medwin a hérité de la première place.

Nous approuvions la jurisprudence des Commissaires de la Société de Steeple, lorsqu'ils s'abstenaient de mesures rigoureuses à l'occasion des bousculades qui avaient lieu ordinairement dans la ligne d'arrivée. A moins de faire abstraction de tout raisonnement, nous ne pouvons, s'il n'y a pas de fait nouveau, les suivre sur le terrain qu'ils semblent vouloir adopter. Nous nous trouvons d'ailleurs en face d'un dilemme facile à poser : ou bien les faits incriminés sont le résultat d'une faute de la part des jockeys, et, en ce cas, il ne faut pas se borner à un distancement qui n'atteint que les intérêts du propriétaire; il faut punir sévèrement le coupable, pour lui enlever toute idée de récidive. Ou, au contraire, ces incidents ne sont qu'une conséquence de la configuration défectueuse de l'hippodrome ; tant que celle-ci ne sera modifiée, nous pouvons en déplorer les effets.

René Riondet.



Ligne d'arrivée à Auteuil.

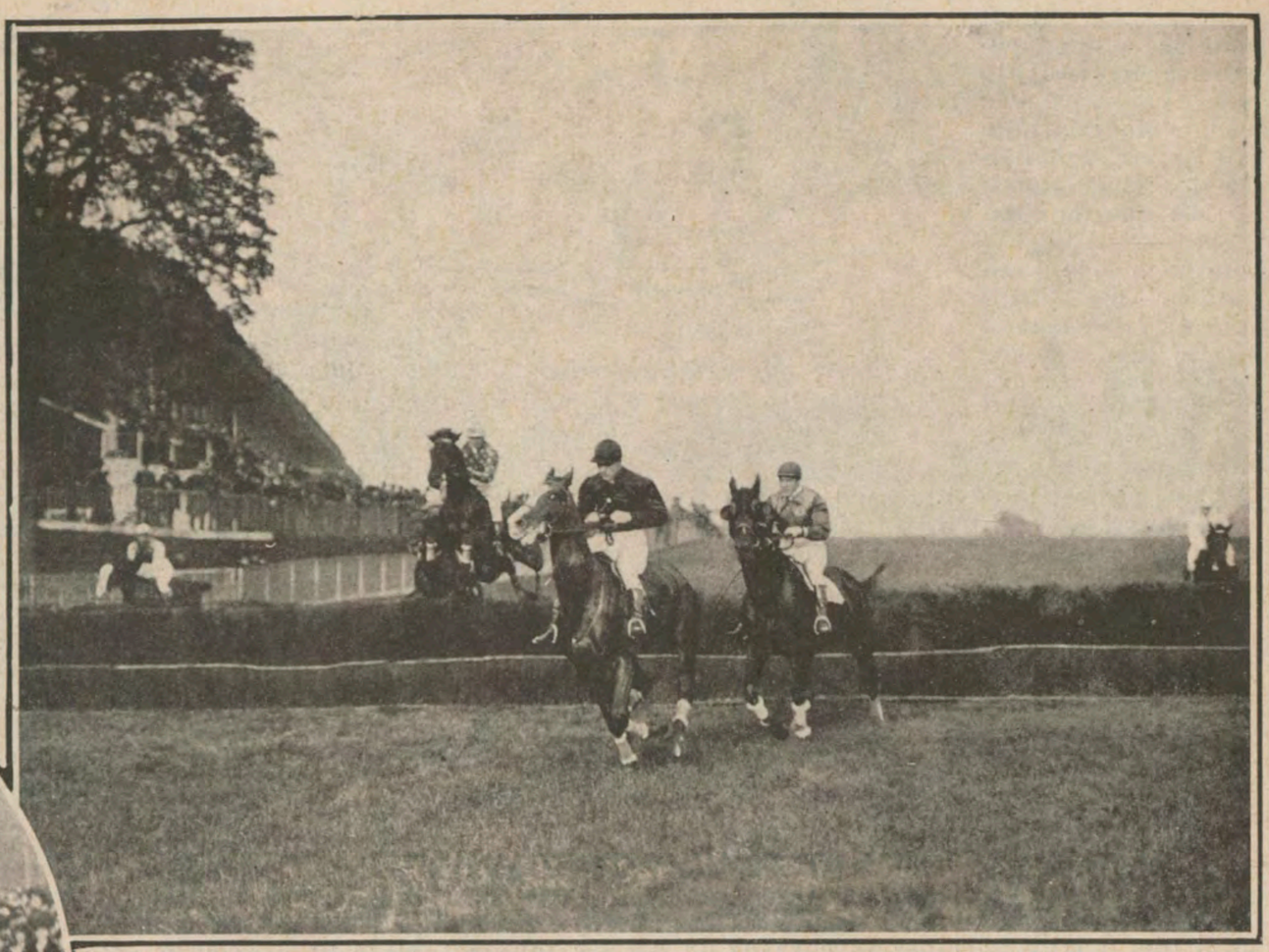
Cette photographie est la représentation du plan publié plus haut. Elle fait ressortir, de la façon la plus évidente, les courbures exagérées que présente la ligne d'arrivée. La première convexité, en haut de la photographie, est dirigée vers la porte de Passy ; la seconde convexité, entre la dernière haie et le poteau, est tournée au contraire du côté de l'enceinte du pesage.

LA SEMAINE D'AUTEUIL

Une brillante avalanche de réunions à Auteuil — L'importance de la monte s'affirme de plus en plus en obstacles — Il en est un peu différemment en plat — — —

CETTE dernière semaine a bien mérité le nom de semaine d'Auteuil : jeudi, vendredi, dimanche, Auteuil donna sur toute la ligne. Le public ne s'en plaint pas : il a affirmé depuis longtemps son goût pour ces exhibitions : les sauts d'obstacles l'intéressent, les dérobades l'amusent, les chutes l'émotionnent. Et puis là, au moins, on est sûr d'avoir un véritable spectacle, que l'on chercherait vainement dans les déboulés de huit à douze cents mètres. Le côté sport est plus douteux : la classe joue un rôle très effacé, et, à côté de l'élément d'aptitude, se dresse, importante au premier chef, la question de la monte. Jugez-en plutôt : Monté par Piggott, Saint Hilaire est battu de loin par Chabraque ; huit jours après, monté par Alec Carter, le même Saint Hilaire bat de six longueurs la même Chabraque, dans les mêmes conditions de poids. Pour qu'il n'y ait pas de jaloux, écoutez encore : monté par Alec Carter, Salomon est battu à deux longueurs par Castibelza ; trois jours après, monté par Piggott, le même Salomon bat de loin le même Castibelza ; il était, il est vrai, avantagé de treize livres, mais sa supériorité a paru manifestement surpasser cet écart de poids. La lutte se circonscrit ainsi entre les jockeys ; les chevaux deviennent des quantités négligeables : le principal est de savoir choisir entre les ténors de la cravache : Alec Carter, Parfrement, Piggott ou Burgoyne. Les courses d'obstacles tendent de plus en plus à ressembler à des courses de bicyclettes : les jockeys sont de véritables champions, les chevaux, de simples machines.

BOÏARD.

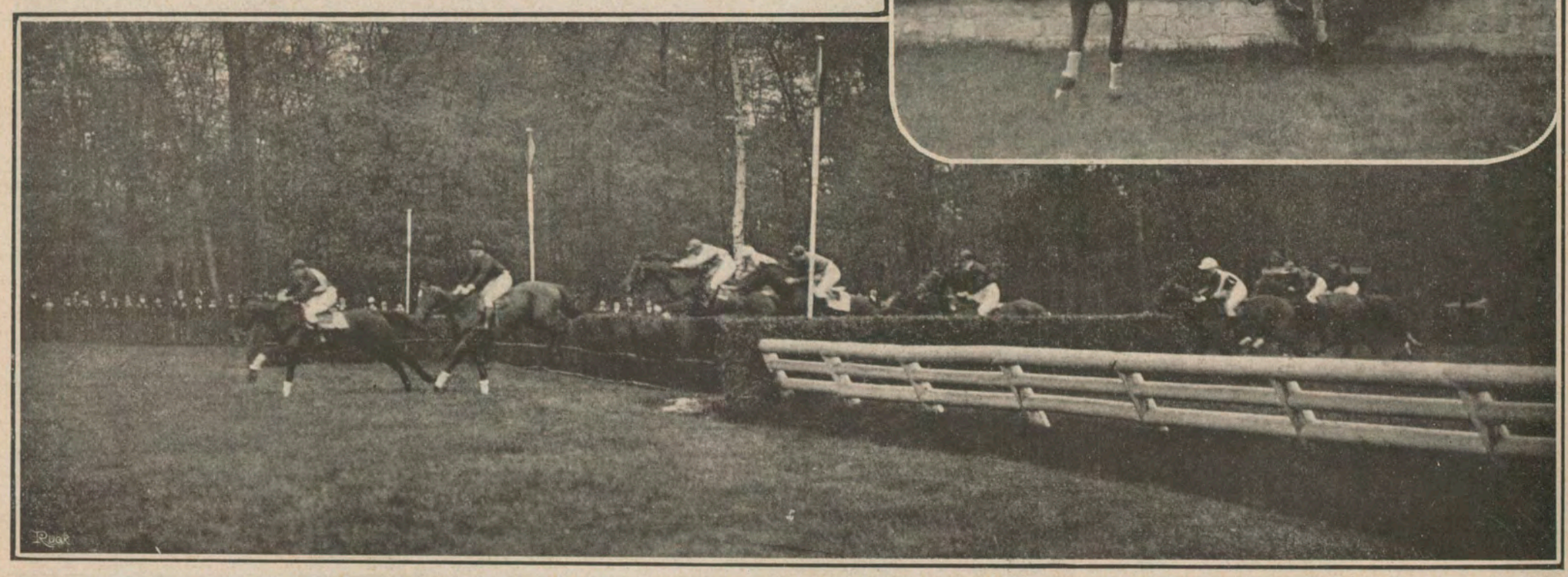


Le Prix Finot (haies, 2.800 m., 20.000 fr. Auteuil, 1er novembre).

Ingénu s'est élancé en tête. Dans les tournants, Pignerol passait première, devant Ingénu et Clouet. Sur le plat, malgré les efforts d'Ingénu, Pignerol, au comte Le Gonidec (A. Carter), l'emportait de trois longueurs.

Le Prix de Montretout (steeple, 4.200 m.).

Taïdoun a montré le chemin à Pincette jusqu'à la rivière, où il se dérobait. Pincette (A. Carter), qui avait commis une faute à la rivière, achevait seule le parcours.



Le Prix Aston-Blount (haies, 4.000 m. 25.000 fr.)

Salomon, à M. J. Hennessy (Piggott), venait à l'entrée de la ligne droite. Sur le plat, il se détachait facilement et battait Vive la Classe, de 4 longueurs.

Le Prix Jacinthe (steeple, 4.000 m.).

Au mur en pierres, Vieux-Jeu culbutait. A la rivière, Fer refusait de sauter. Vieux-Jeu, remonté, sautait. Fer imitait son exemple et l'emportait d'une longueur et demie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le gérant* : JARRIGE.